



23:—





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 1988: 80 kr  
Postgiro 81 57 68-7  
Lösningsnummerpris: 23 kr

Årgång 17. Nummer 63 från starten.  
ISSN 0281-4242

Tryckt hos Struves, Göteborg i 1900 ex.  
Layout: Jan Johansson, Bertil Söderberg

#### Omslagsbilden:

Stenafärjorna med sina röd vita skorstenar  
utgör numera ett dominerande inslag i  
Göteborgs hamn. Här har Rickard Sahlsten  
fotograferat **Stena Nordica** den 8 oktober  
1986.

## Res med Länspumpen?

Flera läsare har hört av sig med förfrågan om att Länspumpen borde ordna en resa för sina läsare. Eftersom flera olika alternativ föreslagits kanske det vore på sin plats att göra en marknadsundersökning om intresse finnes. Tre olika alternativ har hittills förts fram.

En resa till Las Palmas med tillfälle till massor av båtstudier. Över femtio fartyg om dagen kommer och går.

En resa till Skottland med Orkney och Hebriderna. Här är det mest miljö och fiske och en storslagen natur.

En resa till Storbritanniens huvudstäder dvs London, Cardiff, Dublin och Edinburgh. En resa med lagom portion båtologi, kultur och nöjen.

Om Du har intresse för att följa med på någon av dessa eller har egna förslag så hör av Dig till redaktionen. Resorna kan i så fall arrangeras våren 1989.

*Krister Bång*

## En tjörnskutas slut

Stolta och högtflygande planer hade säkert mr Edmund Burke i Elham, Kent då han i juli 1966 för £ 2 000 inköpte den tjörnska motorseglaren **Elgö**. Mr Burke ville ha ett mera passande namn för sitt nyförvärv så hon kom att kallas **Golden Cat**.

Den 13 oktober 1966 befann sig skutan utanför Hirtshals på en resa Göteborg-Newcastle då hon fick maskinhaveri.



Vraket av galeasen **Golden Cat** ex **Elgö** vid Agger den 13 maj 1988. Foto Krister Bång.

**Golden Cat** bogserades in till Thyborøn där hon lades upp. Mr Burke hade inte pengar för reparation utan han försökte sälja fartyget. Om detta lyckas är höljt i dunkel. Den 13 maj 1988 for jag över sundet från Thyborøn och där på vägen mot Agger fick jag plötsligt se resterna av gamla **Elgö**. Bifogar en bild som beskriver hennes nuvarande kondition.

Fartyget byggdes 1920 i Rødbyhavn som **Ruthby** av Rødbyhavn. 1926 kom hon till Odense innan hon i mars 1928 blev svensk som **Helga** av Skärhamn. I februari 1946 kom hon till Västervik, där namnet ändrades till **Brittvik**. Redan i mars 1947 såldes hon vidare. Hon hamnade i Göteborg med namnet **Elgö**. Redan i januari 1951 var hon tillbaka i Skärhamn. I augusti 1964 fick hon sin sista svenska hemort, Nordvik.

*Krister Bång*

## Innehållsförteckning

|    |                                      |                    |
|----|--------------------------------------|--------------------|
| 3  | Färjetrafiken på Göteborg 1985-1987  | Rickard Sahlsten   |
| 7  | Varvsbolag i Landskrona              | Lennart Pettersson |
| 12 | Tremastskonaren Tuna och hennes öden | Tore Christensson  |
| 14 | Båtarna från Lundby                  | Bertil Söderberg   |
| 17 | Dalslands Kanal                      | Robin Holmstedt    |
| 19 | Motala Express kvar på Vättern       | Ragnar Magnander   |
| 20 | En sjöman och hans fartyg            | C-G Sundius        |
| 28 | Varvsbilder                          |                    |
| 29 | Vykortshörnan                        | Robin Holmstedt    |
| 30 | Frågor-Svar-Kompletteringar          |                    |



*Stena Danica har skött Danmarkstrafiken sedan 1983. Här fotograferad av Bertil Söderberg.*

# Färjetrafiken på Göteborg 1985–1987

av Rickard Sahlsten

Tidigare har Christer Olsson serverat läsarna en årlig genomgång av färjor och färjelinjer på Göteborg. Som gammal färjefanatiker har undertecknad ombetts att göra en resumé över åren 1985–87. Vi gör ett försök.

## DANMARKSTRAFIKEN

Som framgår av den förra artikeln i Länsumpen 1985:1 fick dåvarande **Stena Nordica**, ursprungligen Sessanlinjens **Prinsessan Christina** från 1969, brand ombord den 13 december 1984 på resa från Frederikshavn till Göteborg. Färjan, som under hösten hade genomgått en omfattande uppfräschning, fick återgå till varv, där hon kvarblev tills i slutet av januari 1985. Hon gick då åter in på linjen Moss–Frederikshavn, med en nattavgång från Moss kl 00.45, samt som tredjebåt mellan Göteborg och Frederikshavn med en avgång per dag kl 13.00. Under högsäsongen den 28 juni–3 augusti ändrades avgångarna till kl 23.45 från Moss och till kl 11.30 från Göteborg. Frederikshavnslinjen hade som

vanligt under högsäsongen förstärkning av Tysklandsbåten med en avgång per dag från Göteborg kl 9.30 under högsäsong, med återkomst kl 17.00. I övrigt servades Danmarkslinjen under 1985 förtjänstfullt av de båda fransyskorna

**Stena Danica** och **Stena Jutlandica** som tillförts trafiken i februari respektive april 1983.

Under 1985 skedde förändringar på annat håll som fick betydelse för trafiken på Göteborg. Lion Ferrys gamla linje



*Systerbåten Stena Jutlandica går på samma trad. Foto Krister Bång den 28 maj 1987.*



Varberg–Grenå hade sedan 1982 ingått i Stena-koncernen genom det självständiga bolaget Varberg–Grenålinjen AB. **Europafärjan III** hade i mars 1983 avlösts av **Europafärjan ex Prinsessan Desirée**. I september 1985 övertog Stena ansvaret även för linjen Helsingborg–Grenå, som funnits sedan 1978 och som ”knoppats av” från Lion Ferry redan tidigare i samband med att Bonniers slaktade sin rederiverksamhet. Linjens fartyg, **Europafärjan Syd**, ingick inte i köpet utan såldes direkt av ägarna, Sune Johansson mfl till Polen. Samtidigt övertog Stena namnet Lion Ferry från Laurin Maritime och bildade en hattorganisation över de två linjerna. **Stena Nordica** flyttades i mitten av oktober ned till Helsingborg–Grenå som **Europafärjan I** och det behövdes därmed en ny båt på Kattegat. Stena synade andrahandsmarknaden och fastnade för den irländska **Saint Patrick II**, byggd 1973 hos Sietas i Hamburg som Viking Lines flaggskepp **Aurella**. Hon hade senast gått mellan Frankrike och Irland för Irish Continental Lines, en gång i tiden bildat av bl a svenska intressenter (Bonnierkoncernen). Hon kom till Göteborg i slutet av september och hamnade omgående på Cityvarvet för ommålning och uppfräschning. Tiden hos Stena varade dock inte längre än fram till våren 1986. **Saint Patrick II** blev på kort tid mycket känd genom de enorma avgaskaskader som hon vräkte ur sig. Rökpelaren från skorstenen syntes ibland en halvtimme innan den heliges trubbiga nos plöjde älvvattnet. Redan i november hade Stena försäkrat sig om en bättre båt för triangellinjen i Larvik–Frederikshavnslinjens gamla **Peter Wessel** som de senaste två åren hade gått över engelska kanalen för de holländska statsjärnvägarna i Sealink som **Zeeland** under Bahamasflagg. Detta i avvaktan på ett nybygge. Nytilskottet fick arva det förpliktande namnet **Stena Nordica** (IV) och gick med bibehållen Bahamasflagg sin första tur till Frederikshavn den 4 maj 1986 kl 13.00, som tredjebåtsavgången nu var ändrad till. Bahamas-trasan byttes efter en tid till den mer hemtrevliga blågula varianten. De tre danmarksfararna fortsatte under 1986 i orubbat bo men det var inte längre någon hemlighet att åtminstone en av de två fransyskorna, i första hand **Stena Danica** snart skulle genomgå en uppfräschning i samband med den nya PR-satsningen. De publika utrymmena behövde gås igenom, liksom den stora



***Europafärjan I** var tidigare tredjebåt mellan Göteborg–Frederikshavn som **Stena Nordica**.*



*Irlandska **Saint Patrick II**, fotograferad av Rickard Sahlsten den 6 april 1986, avlöste **Stena Nordica**.*



***Stena Scandinavica** backar in till Tysklandsterminalen den 11 mars 1987. Några veckor senare ersattes hon av **Stena Germanica**. Foto Bertil Söderberg.*

tax-free butiken och båten skulle över huvud taget göras mer attraktiv för konferenser under lågsäsong. Ombyggnaden genomfördes under sju veckor i april, maj och juni 1987 och **Stena Danica** kom åter i trafik den 6 juni. Antalet restaurangplatser hade ökats från 500 till 1 000 och två nya barer hade tillkommit. Konferensavdelningen hade helreviderats och den aktra cafeterian hade i tidens tecken förvandlats till ett brasserie. Under tiden hade trafiken upprätthållits av **Stena Scandinavica** som polletterats av efter ankomsten av nya **Stena Germanica**. Med **Stena Danica**s återkomst fortsatte trafiken i oförändrad form året ut. Även **Stena Jutlandica** skall genomgå en liknande ombyggnad så småningom men planerna synes till vidare vara skjutna på framtiden. I mitten av april 1988 är inga revolutionerande nyheter att vänta i Danmarks-trafiken.

#### TYSKLANDSTRAFIKEN

Stenas stora Polenfärjor löpte gatlopp i pressen under 1985. De hade beställts under 1978 då färjor fortfarande konstruerades som stora fyrkantiga plåt-schabrak. Leveransen av det första bygget var från början satt tills i mitten av 1982 men det visade sig redan på ett tidigt stadium att den utfästelsen inte skulle kunna hållas på långt när. Krisen i Polen medförde allvarliga förseningar på arbetena och G-P skrev den 28 juni 1985 bl.a. följande: "Stenas Polenfärjor har t o m varit uppe på regeringsnivå vid flera tillfällen under den utdragna processen. I polska facktidningar har stark kritik riktats mot det sätt på vilket arbetet utförts. Det är naturligt eftersom färjorna t o m börjat rosta och viktig utrustning gått till spillo."

I slutet av augusti 1985 tecknade Stena och polska Centromor ett kontrakt med Skanska, angående färdigställandet av den första färjan. Skanska gick in som underleverantör till varvet i Gdynia och tog i första hand, hand om utrustning, inrednings- och installationsarbete. Förstlingen planerades komma i trafik under sommaren 1986 och båt nr två ett halvår senare. I september såldes båt nr ett med arbetsnamnet **Scandinavica** till ett brittiskt finansbolag för 220 miljoner kr, vilket i pressen bedömdes motsvara halva nybyggnadsvärdet. Strax därefter meddelade Göteborgs-Posten att affären med Skanska angående färdigställandet av den andra färjan hade gått i stöpet. I november ryktades det att



*Nya Stena Germanica fotograferad av Krister Bång den 28 maj 1987.*

Wärtsilä i Åbo skulle ta över och bygga färdigt tvåan. Polackerna synes hela tiden ha förhalat saken i övertygelsen att de själva skulle klara byggnationen till punkt. I februari 1986 rapporterade Göteborgs-Posten att Skanska använde filippinsk och ungersk arbetskraft för olika arbeten ombord på "Jaruszewicz-färjan" som färjan i folkmun började kallas i Polen efter den politiker som var premiärminister när serien beställdes. Det talades nu om ett fiasko av jättemått för den polska staten. Strax därefter beslöts från polsk sida att tacka nej till det finska anbudet och att samla alla krafter för att i egen regi färdigställa bygge nr två. Byggerna med nr tre och fyra i serien talades det inte längre om. I mars skrev Göteborgs-Posten att den första båten med namnet **Stena Germanica** skulle sättas in på Kiel den 6 april 1987. Lördagen den 21 februari lämnade hon byggnadskajen i Gdansk för att gå till Kiel och vissa prov av ramper etc. Förmodligen inte utan en viss lättnad.

Måndagen den 23 februari kom hon så äntligen till Göteborg. Stor, smutsig och rörig inombords lade hon till vid Masthuggskajen strax ost om Betongskjulet. Någon karisma av atlantfarare kunde jag definitivt inte tillmäta henne. Hon gick sin första tur till Kiel som beräknat, uppbackad av en reklamkampanj som saknade tidigare motstycke. **Stena Scandinavica** (II) kunde därmed omedelbart hoppa in på Frederikshavn som ersättning för **Stena Danica** som skickats på varv. Redan under den första säsongen stod det klart att **Stena Germanica** behövde byggas om ytterligare för att bli helt up-to-date för trafiken. Samtidigt rapporterades från Polen att nästa båt skulle bli färdig för leverans i början av 1988. Det beslöts att ombyggnaden skulle äga rum på Cityvarvet efter den nya båtens ankomst. **Stena Scandinavica** (III) sattes i trafik den 9 februari och ersatte i realiteten **Kronprinsessan Victoria** som hade trafikerat linjen sedan 1982, då **Scandinavica** ex **Bolero** lämna-



*Kronprinsessan Victoria ersatte Scandinavica ex Bolero på Tysklandstrafiken redan 1982. Foto Bertil Söderberg den 12 september 1987.*

des tillbaka till Fred Olsen. Sedan i april går de båda efterlängttade systrarna i samtrafik på Kiel, något som de lär komma att göra under överskådlig tid framöver. **Kronprinsessan Victoria** skall ersätta **Stena Saga** ex **Patricia** på Oslo–Frederikshavn som i sin tur skall tillföras Lion Ferry-flottan som nattbåt på linjen Halmstad–Grenå samt vissa turer Helsingborg–Grenå. Detta enligt uppgifter på våren 1988.

#### ENGLAND/ SKOTTLANDSTRAFIKEN

**Tor Scandinavia** fungerade under 1984 som huvudfartyg på Göteborg–Harwich, under sommarmånaderna assisterad av bland annat systemen **Tor Britannia**. Denna disposition av tonnage fortsatte under 1985 och 1986, då systrarna fick hjälp med Skottlandstrafiken under juni–augusti av Fred Olsen/Det Bergenskes **Jupiter**. **Jupiter** övergick under hösten 1986 till det nybildade Norway Line för att permanenteras på linjen Bergen/Stavanger–Newcastle efter en genomgripande renovering i Bremen. Systemen **Venus** byggdes av Wärtsilä om till ett litet exklusivt kryssningsfartyg under filippinsk flagg med namnet **Black Watch** som hon tidigare burit under vintersäsongerna. Torbåtarna fick i likhet med andra enheter i DFDS-flottan en dekor på skrovet under 1986. Inspirerade av det vilda kryssningsäventyret i Karibien med dotterbolaget Scandinavian World Cruises lät DFDS förse sina färjor med ett snedfasat fält i tre olika blå kulörer på skrovsidorna efter cirka två tredjedels längd och akteröver. Ytterligare en bit akteröver placerades texten "DFDS SEAWAYS" i en rak och tunn stil. Skorstenarna lackerades om i samma stil men med bibehållet malteserkors i en mörkblå tallrik. **Tor Britannia** fick dessa färger redan i tid till säsongen 1986 medan **Tor Scandinavia** målades om först i september. **Tor Britannia** hade gått helt i DFDS-färger sedan flera år, medan **Tor Scandinavia** hade DFDS TOR LINE på skrovet fram till revisionen. Till sommartrafiken dök det upp en ny båt på linjen Göteborg–Newcastle. Det var **Prinz Hamlet** från 1973 som en gång i tiden byggts för Prinzenliniens (Lion Ferry/HADAG) linje Hamburg–Harwich, som senare övertagits av DFDS. Hon (?) hade nu blivit ledig, ersatt av nya **Hamburg** ex. **Kronprinz Harald** under Bahamasflagg, och gjorde en lyckosam säsong på Nordsjön. Hon återkommer med all sannolikhet under säsongen 1988.



***Tor Scandinavia** var huvudfartyg på linjen Göteborg–Harwich. Foto Bertil Söderberg den 13 augusti 1986.*

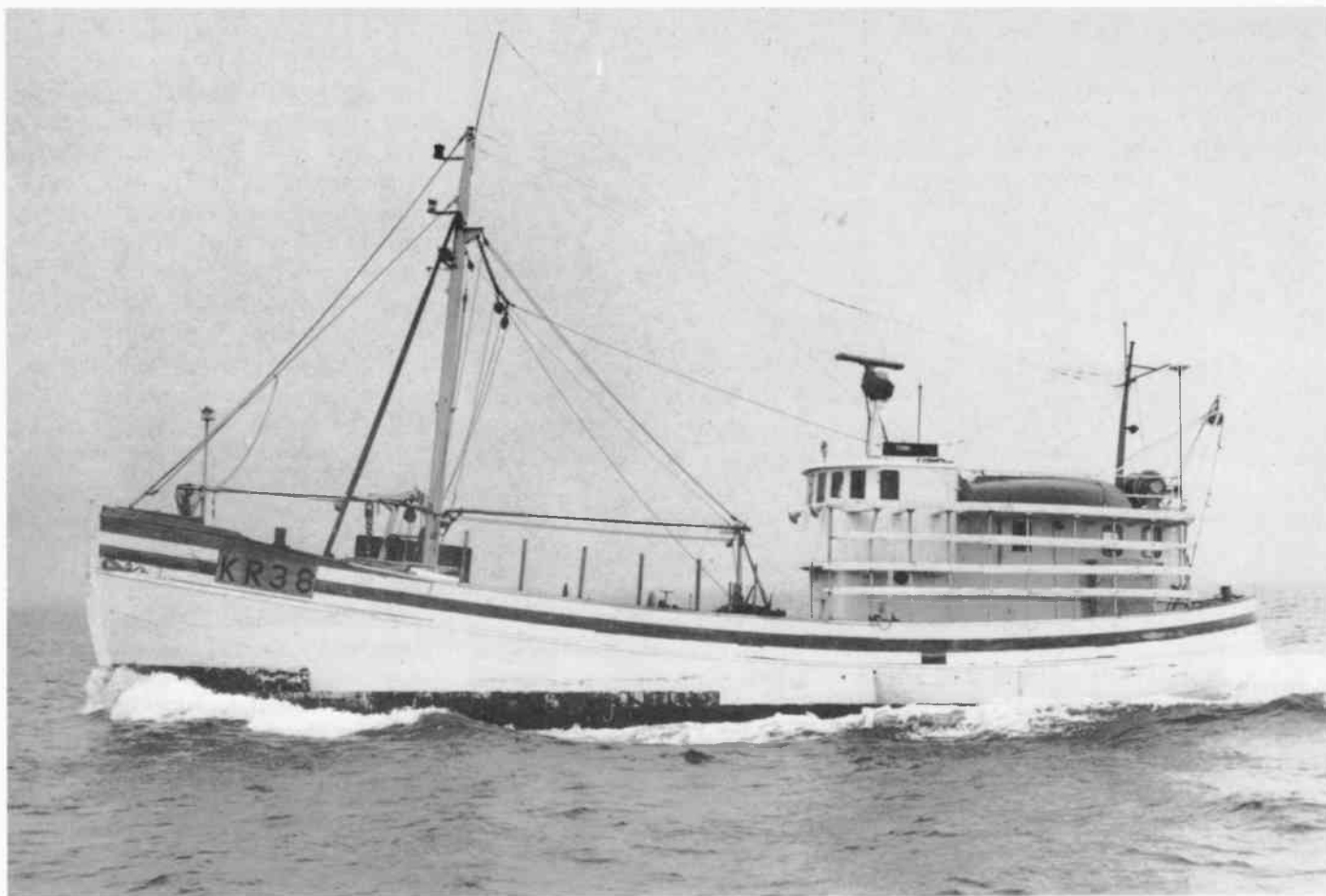


***Tor Britannia** med den nya färgsättningen. Foto Bertil Söderberg den 14 augusti 1986.*



***Prinz Hamlet** hjälpte till att upprätthålla Englandstrafiken under sommarmånaderna 1987. Foto Lennart Ramsvik den 21 juni 1987.*





Näst sista Gustafssonbygget gästspelade i Saltvik på smålandskusten mellan 1978 och 1980. Fick här namnet **Nosterö**. Foto Jan-Crister Hall den 8 juli 1980.

# Varvsbolag i Landskrona (del 12)

av Lennart Pettersson

## NYBYGGE 91

Den 20 december 1963 sjösattes ett 82 fots fiskefartyg för David och Karl Johansson samt Bengt Karlsson i Fiskebäck. 10451 **Kungsö** mättes till 96 brutto och 41 nettoton. I januari 1978 såldes hon till Ernst och Christer Gottfridsson boende i småländska Saltvik för 325 000 kr. Nu blev namnet **Nosterö**. I juli 1980 gav Kurt och Yngve Strandberg samt Edor Sjöberg från Vrångö 800 000 kr och därmed blev hon **Kungsvik I**. Fiskar ännu.

## NYBYGGE 92

Det sista nybygget på Gustafsson & Söners Skeppsvarv i Landskrona blev 10637 **Sverige**. Hon sjösattes den 15 september 1965 beställd av Bengt Karlsson & Co i Stocken. Hon var på 82 fot, 97 brutto och 41 nettoton. I september 1973 såldes hon via Ljungsvik & Carlsson AB i Göteborg för 996 890 kr till Jonny Slott



**Sverige** av Stocken blev det sista nybygget vid Gustafsson & Söners Skeppsvarv. Foto från Göran Ohlsson.

i Esbjerg som föredrog **Shetland** som tilltalsnamn. 1977 hade han tröttnat på det och döpte om sitt fartyg till **Brilido**. I oktober 1981 såldes hon via Carlsvik Shipping AB i Göteborg för 535 000 fin-ska mark till Kaj Andersson och Bernt Lindblom i Dragsfjärd, Finland som registrerade henne på Fiskebolaget Västervåg med namnet **Västervåg**. Hon fiskar ännu.

## Oregistrerade Gustafssonbyggen

Att reda ut oregistrerade jakters, kvas-sars, däckbåtars och fiskefartygs historia måste man vara en Renck för att klara. Från Olle Renck har jag fått upp-lysningar på fartyg som har mätbrev utfärdade i Landskrona och troligtvis också är byggda där.

### SOPHIA

Byggd 1902. Jakt. 16 bruttoton. Redare var Carl Persson på Hven. Hon seglade med tegel från tegelbruken på Hven till Hälsingborg, Malmö och Köpenhamn till och med 1929.

### SAGA

Byggd 1903. Ångkvas. 31 bruttoton. Hemort Borstahusen. Sald till Styrsö, omdöpt **Lizzy**. Sald 1929 till AB Uno Hasse i Göteborg. Inregistrerad som 7517 **Ranja**. Vidaresald i september 1929 till Bukarest?

### VELOX

Byggd 1903. Ångkvas. 38 bruttoton. Hemort Borstahusen.

### RAN

Lotskutter. Byggd 1904. Levererad till lotsarna i Torekov. Sald 1912 till Kristianstad. Omdöpt till **Trogen**. Det blev hon inte, trogen alltså. 1924 var Bertil Preistle i Malmö ägare. Därpå blev Henry Lagerholm i Ryngge ägare. Gun-nar Malmqvist i Malmö köpte 1935 och nytt namn blev **Atalanta**. Hon utrusta-des för en världsomsegling. Seglingen slutade i England okänd år och hon sål-des till en okänt köpare. 1970 köptes hon av Robert Simper i Suffolk. Då hette far-tyget **l'Atalanta**. Efter detta inget nytt.

Ny lotskutter i Torekov blev ett fartyg vid namn **Ryss**. Även hon lär vara byggd vid Landskrona nya varvs AB.

### ÄRAN

Byggd 1905. Fiskefartyg. 18 bruttoton. Hemort Öckerö.



*Elin av Hven fotograferad på Råå i juni 1962 av Örjan Kronvall.*

### MODE

Byggd 1905. Fiskefartyg. 16 bruttoton. Hemort Kalfsund.

### ELIN

Byggd 1905. Jakt. Byggnadsorten är enligt två källor Landskrona och enligt två andra källor Limhamn. Hon mättes första gången i Malmö. Första av mig kände redaren var N Truedsson i Ålabo-darna. 1949 redades hon av ett part-rederi Oscar Persson på Hven. Oscar

köpte ut delägarna och blev ensam ägare i mitten på femtiotalet. Efter nedlägg-ningen av tegelbruken på Hven seglade **Elin** sommartid passagerare mellan Nor-reborgs hamn på Hven och Råå. Vinter-tid var lasten betor, betmassa, spannmål och kol mellan Hven och Landskrona. En cementlast från Limhamn var ett stort äventyr som nästan krävde sjökort. Oscar Persson var ett original och om chefredaktören ger mig ytterligare fyra sidor skall jag berätta om när Oscar . . .



*Jakten Ring på slip vid Gustafssons varv den 24 juli 1947. Foto Curt S Ohlsson/Bild-grupp ETT.*



Jasså platsbrist. Ja, jag förstår. Nåväl, 1963 konkurrerades **Elin** ut av **Pendula** på passagerarfarten och hon såldes till P Bylund i Stocksund som lustbåt. 1973 hette ägaren B Dahl. S Å Ohlsson i Spånga köpte 1978. Redan året därpå således hon till S V Percy i Stockholm. Nu förlängdes namnet till **Elin af Hven** och hon inregistrerades som nummer 12585 i den av Båtologer vidhållna lätt-förstådda nummerordningen.

#### BORE

Byggd 1906. Fiskefartyg. 13 bruttoton. Hemort Träslöf.

#### LASTPRÅM NR 4

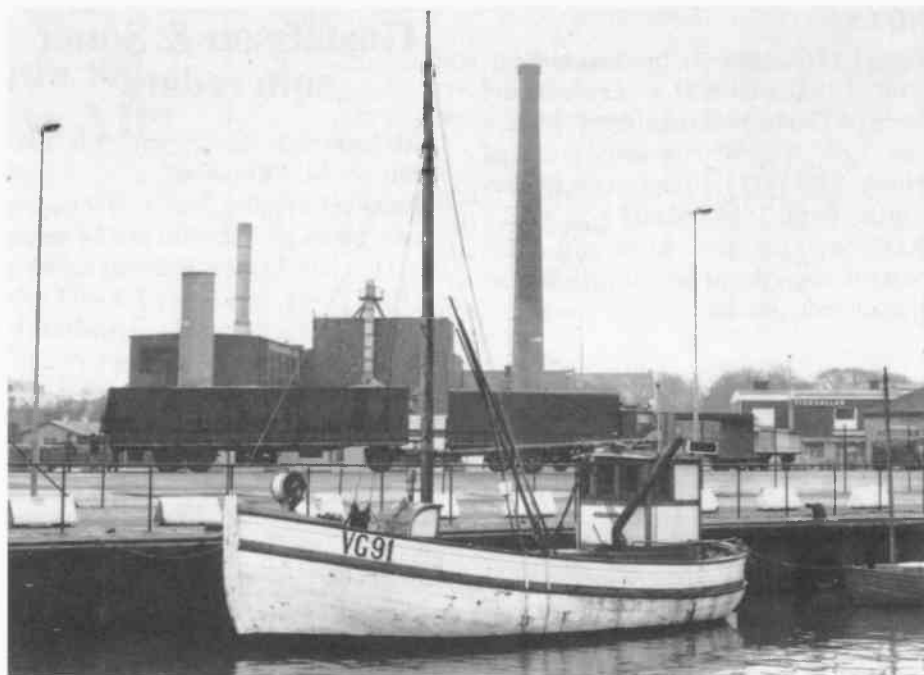
av Landskrona. Byggd 1906. 14 bruttoton.

#### ANNA

Byggd 1906. Jakt. 18 bruttoton. Hemort Borgeby.

#### RING

Byggd 1907. Motorjakt. 11 bruttoton. Hemort Hven. Byggd till Kyrkbackens Handelsförening. Användes för att varje torsdag segla in till Landskrona där cement, hönsfoder, trätjära och socker stuvades in i lastrummet. Andra, mer känsliga livsnödvändigheter typ rökt korv, hela ostar, tårter och korn stuvades i salongen. **Ring** hade passagerarcertifikat och passagerare medfördes på veckoturen. Aromen i salongen kunde bli ganska påkännande för känsliga



*Ellen av Varberg byggdes 1906. Foto Krister Bång den 23 april 1977.*

magar, i synnerhet i kombination med sjögång. Om någon läsare sett filmen Flickan från Backafall med Edward P och undrat över vad det var för en liten jakt som fick maskinhaveri i ett känsligt läge i filmen så sluta fundera. Det var **Ring** och maskinhaverier behövde inte spelas när det gällde **Rings** sista tio år i livsmedelsbranschen. Hon såldes i början av sextiotalet som sportfiskebåt. Nytt namn blev **Dan**. Ägarna växlade, hemorterna likaså, men underhållet missköttes. Sista ägaren rensade henne,

hyrde en fiskebåt för att officiellt bogsera skrovet till Halland. Fiskebåten kom fram dagen därpå men ingen har sett en skymt av **Dan**.

#### FYLGIA

Byggd 1907. Fiskefartyg. 15 bruttoton. Hemort Hälsingborg.

#### DROTT

Byggd 1907. Fiskefartyg. 17 bruttoton. Hemort Råå.

#### ELLEN

Byggd 1906. Fiskefartyg. 9 bruttoton. Hemort Varberg. Inregistrerad 1960 som 10081 för Janne och Olof Olausson. 1986 såld till Lars Olsson, Önnared för fortsatt fiske.

#### FALKEN

Byggd 1909. Ångkvass. 29 bruttoton. Hemort Lynaes. Förlängd vid varvet 1911.

#### INGEBORG

Byggd 1910. Fiskefartyg. 21 bruttoton. Hemort Varberg.

#### SVEA

Byggd 1914. Pråm. 60 bruttoton. Hemort Landskrona.

#### TORA

Byggd 1917. Fiskefartyg. 26 bruttoton. Inregistrerad 1969 av Bengt Persson och Kent Lundgren i Simrishamn. Nummer 11061. Sald 1973 till G Karlsson m fl i Göteborg. Omdöpt **Altai III**. Sald till Gambia 1974.



*SIN 8 Tora på slip i Simrishamn den 17 maj 1969. Foto Krister Bång.*

## BILLY

Byggd 1917. Jakt. 41 bruttoton. Registrerad 1937 som 8221 av Ernst Daniel Berg på Hönö. 1940 fiskefartyg. Redare Alf Leo Irenius Alexandersson, på Hönö. Söld 1943 till Jemi Algot Börjeson på Fotö. 1964 redades hon av B I Karlsson, Gravarna. Lustfartyg 1965. Senaste lustredaren lär vara Kjell Gustafsson m fl i Wärby.

■■■ År 1917 var fyra fiskebåtar till Borstahusen kontrakterade. En var på 24 fot, en på 26 fot och de andra två var 25 fot långa. Till Varberg byggdes en fiskebåt på 30 fot. Till herrar Carlsson & Co i Göteborg levererades ett fiskefartyg på 50 fot. Kan det vara **Tora**? Dessutom var ett lastfartyg på ca 150 tons dräktighet kontrakterat. Beställare var A J Kristensson på Köpstadö. Detta fartyg blev aldrig byggt. Anledningen vet jag inte men man kan misstänka att orsaken var de stora kostnadsökningarna på nybyggt tonnage som skedde under kriget. Kontraktet skrevs den 11 januari 1916 och priset var 295 kr per bruttoton. När **P Rasmussen** levererades 1919 var priset 1000 kr per bruttoton.



*Billy som lustfartyg på Smögen den 22 juli 1972. Foto Krister Bång.*

## Gustafsson & Söner som redare

Gustafsson och Söners varv var 1945 redare för 4434 **Emanuel**.

**Emanuel** byggdes 1905 i Viken. Det var en galeas på 32 brutto och 24 netto-ton. Hon levererades till Bengt Larsson på Råå. Nästa ägare blev Johan Arvid Theodor Truedsson i Ålabodarna. Rederiet lät montera en motor på 15 hk. Allt detta hände 1922–1923.

På resa Ålabodarna–Malmö kolliderade **Emanuel** den 15 september 1944 med en hjälpvedettbåt som låg ankrad vid Valagrundet utanför Landskrona. **Emanuel** sjönk. 1945 står Gustafsson och söners varv som redare. **Emanuel** reparerades och motorn byttes till en på hela 22 hk. Året därpå, 1946, såldes **Emanuel** till Skillinge. Nästa år blev Kristianstad hamn ny ägare. **Emanuel** användes som arbetsfartyg i hamnen som bör ligga i Åhus. Malte Larsson i Kristianstad köpte 1966 **Emanuel** som lustfartyg. 1967 flyttade lustfartyget men inte Larsson till Örnö. Köpare var Hans Gustav Carlsson i Vendelsö. Någon gång i början av 1970-talet sjönk **Emanuel** i vik vid Örnö och har såvitt bekant inte blivit bärgad.

## Kompletteringar

Till Lennart Petterssons artiklar om Gustafssons Varv i Landskrona kan jag komplettera med några uppgifter.

4707 **Anna** låg och skrotade som vrak i Hammabyhamnen vid infarten till Sickla sluss. Man fick för sig att ta vraket till Frihamnen i Stockholm för att bränna upp henne som brukligt var, men under bogsering den 29 augusti 1981 utanför Kvarnholmen ville plötsligt inte **Anna** längre utan hon sjönk på 40 meters djup och ligger väl formodligen kvar där.

4834 **Bertha** blev återinköpt till Sverige 1969 men detta blev nog aldrig anmält till fartygsregistret. Skulle bli lustfartyg i Norrköping.

Jag såg henne vid varvet i Söderköping 1971 men det blev nog inget av med lustfartygsplanerna för jag har aldrig hört att hon rörde på sig. Sågs sedan 1978 vara sjunken i skärgården utanför Söderköping.

5198 **Daga** blev efter haveriet 1919 istandsatt igen i Finland och fick namnet **Dagny**. Jag har inte själv äldre finska skeppslistor än 1948 men då var hon registrerad på Väinö Linnamäki i Salo som **Dagny**, och uppgavs vara byggd i Landskrona 1911 och ombyggd 1920 (efter haveriet) 150 ton dw. Redades 1955 av Väinö Severin Karlsson i Kumlinge, Lappoby, Björkö, Åland. Lär ha funnits 1957, men jag har inga närmare uppgifter därom.

5481 **Nils** hette på senare åren **Clarry** men det stod aldrig i skeppslistan. Jag såg henne ligga som vrak i en vik vid Gustafsberg 1972.

*Örjan Kronvall*

LANDSKRONA NYA WARFS AKTIEBOLAG.

Utför nybyggnader af:  
LUSTKUTTRAR, FISKE- & FRAKTFARTYG

REPARATIONER  
af såväl kuttrar som fartyg emottagas.

SLIP  
finnes för fartyg upptill 150 tons.

KÖLHALNINGSPLATS  
för fartyg upptill 1,000 tons.

■■■ Därmed avslutas en av de längsta följetongerna i Länsumpen och vi vill rikta ett tack till Lennart Pettersson i Landskrona som velat publicera sina forskningsresultat i Länsumpen.

*Redaktörerna*

## Svenska fartyg byggda vid Landskrona Nya Varvs AB\*

| År   | Reg.nr | Namn      | Typ                | Brt |
|------|--------|-----------|--------------------|-----|
| 1899 | 3357   | Amanda    | <i>galeas</i>      | 40  |
| 1900 | 3734   | Emma      | <i>galeas</i>      | 39  |
| 1901 | 3934   | Anna      | <i>galeas</i>      | 41  |
| 1905 | 4350   | Tärnan    | <i>skonare</i>     | 47  |
| 1907 | 4707   | Anna      | <i>skonare</i>     | 51  |
| 1908 | 4834   | Bertha    | <i>skonare</i>     | 63  |
| 1908 | 4915   | Nanna     | <i>skonare</i>     | 85  |
| 1909 | 5042   | Sonja     | <i>galeas</i>      | 53  |
| 1909 | 5067   | Ingeborg  | <i>galeas</i>      | 53  |
| 1910 | 5089   | Signe     | <i>galeas</i>      | 54  |
| 1911 | 5168   | Daga      | <i>skonare</i>     | 90  |
| 1911 | 5247   | Lizzi     | <i>skonare</i>     | 91  |
| 1912 | 5288   | Ally      | <i>skonare</i>     | 55  |
| 1912 | 5373   | Nancy     | <i>skonare</i>     | 54  |
| 1913 | 5449   | Yrsa      | <i>skonare</i>     | 55  |
| 1913 | 5481   | Nils      | <i>galeas</i>      | 34  |
| 1914 | 5656   | Gunborg   | <i>3 m skonare</i> | 127 |
| 1914 | 5559   | Emil      | <i>3 m skonare</i> | 120 |
| 1915 | 5675   | Baltic    | <i>3 m skonare</i> | 146 |
| 1915 | 5761   | Ebba      | <i>skonare</i>     | 68  |
| 1917 | 5898   | Natalia   | <i>3 m skonare</i> | 217 |
| 1918 | 5961   | Margareta | <i>3 m skonare</i> | 161 |
| 1919 | 8236   | Irma      | <i>3 m skonare</i> | 243 |

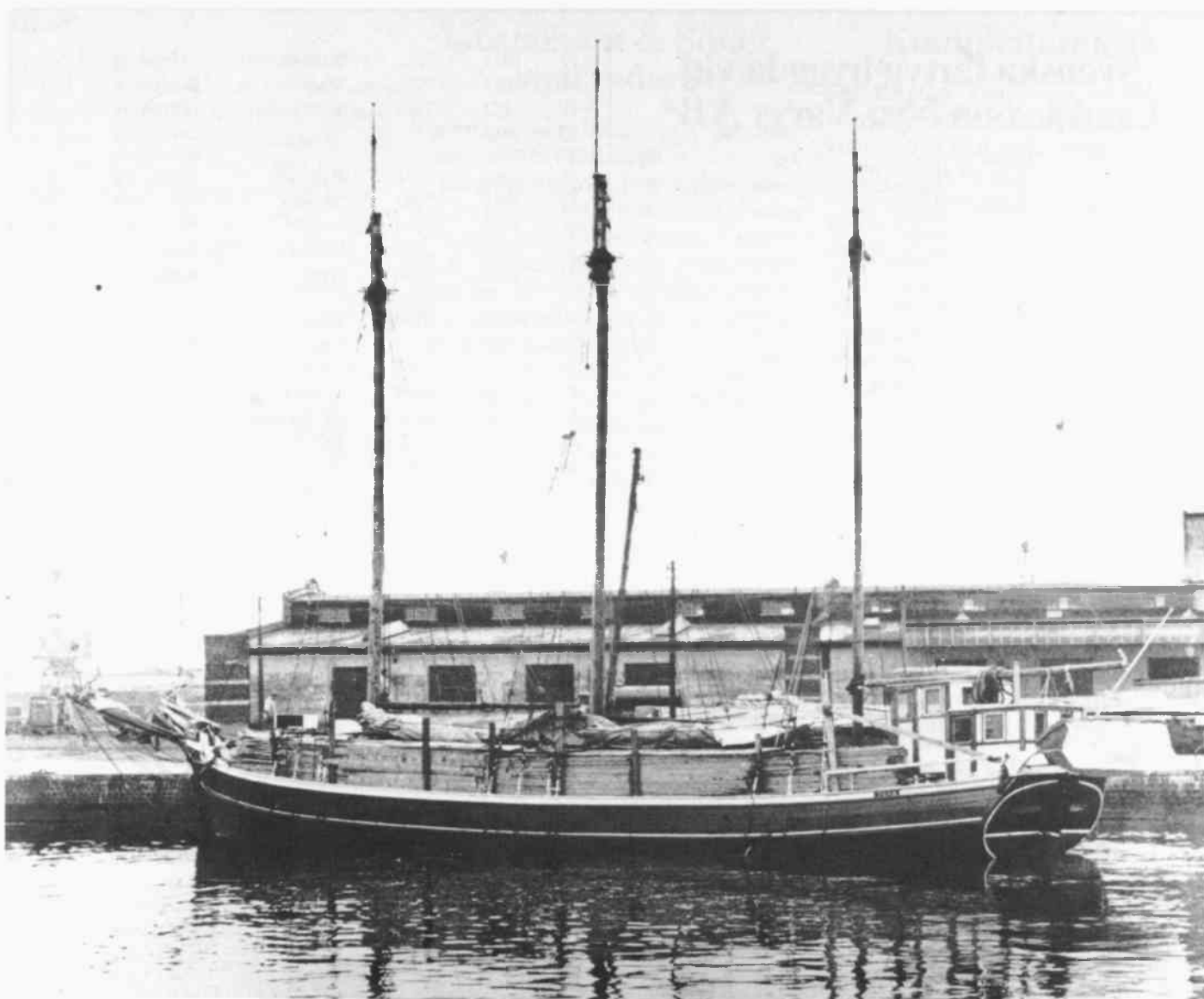
ex P Rasmussen

\*Till dessa kommer ett antal mer eller mindre kända oregistrerade fartyg.

## Nybyggnadslista för Gustafsson och Söners varv

| NB | År   | Reg.nr | Namn        | Typ                              | Brt |
|----|------|--------|-------------|----------------------------------|-----|
| 1  | 1923 |        |             | <i>livbåt</i>                    |     |
| 2  |      |        |             |                                  |     |
| 3  | 1924 | 7082   | Beltana     | <i>fiskefartyg</i>               | 45  |
| 4  | 1924 | 7174   | Salonia     | <i>fiskefartyg</i>               | 51  |
| 5  | 1924 | 7170   | Zentora     | <i>fiskefartyg</i>               | 48  |
| 6  |      |        |             | <i>livbåt</i>                    |     |
| 7  | 1925 | 7923   | Tallona     | <i>fiskefartyg</i>               | 47  |
| 8  | 1925 | 7244   | Bertha      | <i>fiskefartyg</i>               | 31  |
| 9  | 1925 | 7246   | Brittana    | <i>fiskefartyg</i>               | 44  |
| 10 | 1926 | 7274   | Maj         | <i>galeas</i>                    | 58  |
| 11 | 1926 | 7291   | Aina        | <i>fiskefartyg</i>               | 50  |
| 12 | 1926 |        |             | <i>lotsbåt</i>                   |     |
| 13 | 1926 | 7308   | Wasa        | <i>fiskefartyg</i>               | 35  |
| 14 | 1927 | 7334   | Linnea      | <i>fiskefartyg</i>               | 39  |
| 15 | 1927 | 7375   | Crosby      | <i>fiskefartyg</i>               | 47  |
| 16 | 1927 | 12003  | Falken      | <i>fiskefartyg</i>               | 31  |
| 17 | 1928 |        | Marconi     | <i>fiskefartyg</i>               | 32  |
| 18 | 1928 | 7455   | Västerhavet | <i>fiskefartyg</i>               | 45  |
| 19 | 1928 | 7499   | Viola       | <i>fiskefartyg</i>               | 34  |
| 20 | 1928 |        | Fylkir      |                                  |     |
| 21 | 1929 | 7509   | Judit       | <i>fiskefartyg</i>               | 33  |
| 22 | 1929 | 7560   | Vanja       | <i>fiskefartyg</i>               | 38  |
| 23 | 1929 | 7613   | Vikingen    | <i>fiskefartyg</i>               | 35  |
| 24 | 1930 |        | Axel Schou  |                                  | 53  |
| 25 | 1930 |        | Albertina   | <i>undersök-<br/>ningsfartyg</i> |     |
| 26 | 1930 |        |             | <i>fiskefartyg</i>               |     |
| 27 | 1931 | 7729   | Olga        | <i>3 m skonare</i>               | 107 |
| 28 | 1931 | 7757   | Dana        | <i>fiskefartyg</i>               | 48  |

|    |      |       |              |                                  |    |
|----|------|-------|--------------|----------------------------------|----|
| 29 | 1931 | 7825  | Beltana      | <i>fiskefartyg</i>               | 36 |
| 30 | 1932 | 7792  | Mary         | <i>fiskefartyg</i>               | 37 |
| 31 | 1932 | 7889  | Västfjord    | <i>fiskefartyg</i>               | 44 |
| 32 | 1932 |       |              | <i>undersök-<br/>ningsfartyg</i> |    |
| 33 | 1932 | 7876  | Hebron       | <i>fiskefartyg</i>               | 49 |
| 34 | 1933 | 7882  | Nippon       | <i>fiskefartyg</i>               | 48 |
| 35 | 1933 | 7944  | Nordic       | <i>fiskefartyg</i>               | 56 |
| 36 | 1933 | 7933  | Sländan      | <i>fiskefartyg</i>               | 48 |
| 37 | 1934 | 8506  | Axel         | <i>fisktransport-<br/>fartyg</i> | 42 |
| 38 | 1934 | 8739  | Rhea         | <i>lustfartyg</i>                | 31 |
| 39 | 1935 |       | Kaparen      | <i>övningsfartyg</i>             |    |
| 40 | 1935 | 8066  | Carmel       | <i>fiskefartyg</i>               | 49 |
| 41 | 1936 | 8079  | Marina       | <i>fiskefartyg</i>               | 49 |
| 42 | 1936 | 8130  | S G Bolinder | <i>fiskefartyg</i>               | 74 |
| 43 | 1936 | 8133  | Ella         | <i>fiskefartyg</i>               | 50 |
| 44 | 1937 | 8251  | Britta       | <i>fiskefartyg</i>               | 50 |
| 45 | 1937 | 8247  | Neptun       | <i>fiskefartyg</i>               | 46 |
| 46 | 1938 | 8329  | Almy         | <i>fiskefartyg</i>               | 46 |
| 47 | 1939 | 8341  | Midland      | <i>fiskefartyg</i>               | 57 |
| 48 | 1939 |       | Gräen        | <i>bogserbåt</i>                 |    |
| 49 | 1939 | 8404  | Elvy         | <i>fiskefartyg</i>               | 58 |
| 50 | 1940 | 8445  | Svea         | <i>fiskefartyg</i>               | 58 |
| 51 | 1941 | 8470  | Carina       | <i>fiskefartyg</i>               | 61 |
| 52 | 1941 | 8500  | Skantic      | <i>fiskefartyg</i>               | 61 |
| 53 | 1942 | 8509  | Orion        | <i>fiskefartyg</i>               | 30 |
| 54 | 1942 | 8574  | Juno         | <i>fiskefartyg</i>               | 58 |
| 55 | 1942 | 9639  | Boreland     | <i>fiskefartyg</i>               | 34 |
| 56 | 1943 | 8584  | Kandia       | <i>fiskefartyg</i>               | 59 |
| 57 | 1943 | 8641  | Sveafors     | <i>fiskefartyg</i>               | 57 |
| 58 | 1944 | 9598  | Ryvingen     | <i>fiskefartyg</i>               | 58 |
| 59 | 1944 |       | Kenn         | <i>fiskefartyg</i>               |    |
| 60 | 1945 |       | Snefugl      | <i>fiskefartyg</i>               |    |
| 61 | 1946 | 8756  | Fanö         | <i>fiskefartyg</i>               | 70 |
| 62 | 1946 | 8810  | Silverväg    | <i>fiskefartyg</i>               | 67 |
| 63 | 1947 | 9061  | Oddaren      | <i>fiskefartyg</i>               | 74 |
| 64 | 1947 | 8914  | Nippon       | <i>fiskefartyg</i>               | 68 |
| 65 | 1948 | 8946  | Sydfors      | <i>fiskefartyg</i>               | 70 |
| 66 | 1948 | 9043  | Vikingen     | <i>fiskefartyg</i>               | 95 |
| 67 | 1949 | 9110  | Patricia     | <i>fiskefartyg</i>               | 86 |
| 68 | 1949 | 9119  | Albatross    | <i>fiskefartyg</i>               | 59 |
| 69 | 1950 | 9177  | Vikingen II  | <i>fiskefartyg</i>               | 96 |
| 70 | 1950 | 9222  | Rimmon       | <i>fiskefartyg</i>               | 96 |
| 71 | 1951 |       | MPT 1044     | <i>fiskefartyg</i>               |    |
| 72 | 1951 |       | MPT 1051     | <i>fiskefartyg</i>               |    |
| 73 | 1952 | 9401  | Wolma        | <i>fiskefartyg</i>               | 99 |
| 74 | 1953 | 9455  | Libanon      | <i>fiskefartyg</i>               | 97 |
| 75 | 1954 |       | Vinga        | <i>lotsbåt</i>                   |    |
| 76 | 1954 | 9546  | Carlsten     | <i>fiskefartyg</i>               | 94 |
| 77 | 1954 |       |              | <i>lotsbåt</i>                   |    |
| 78 | 1955 |       |              | <i>lotsbåt</i>                   |    |
| 79 | 1955 | 9629  | Saltö        | <i>fiskefartyg</i>               | 97 |
| 80 | 1956 |       |              | <i>lotsbåt</i>                   |    |
| 81 | 1956 | 9708  | Skogland     | <i>fiskefartyg</i>               | 99 |
| 82 | 1956 |       |              | <i>lotsbåt</i>                   |    |
| 83 | 1957 | 9772  | Maritana     | <i>fiskefartyg</i>               | 99 |
| 84 | 1958 | 9833  | Tumlaren     | <i>fiskefartyg</i>               | 99 |
| 85 | 1958 |       |              | <i>lotsbåt</i>                   |    |
| 86 | 1958 | 9895  | Burö         | <i>fiskefartyg</i>               | 97 |
| 87 | 1959 | 9939  | Vingafors    | <i>fiskefartyg</i>               | 97 |
| 88 | 1960 | 10050 | Sagoland     | <i>fiskefartyg</i>               | 99 |
| 89 | 1961 | 10172 | Midsjö       | <i>fiskefartyg</i>               | 98 |
| 90 | 1962 | 10306 | Sydfors      | <i>fiskefartyg</i>               | 98 |
| 91 | 1963 | 10451 | Kungsö       | <i>fiskefartyg</i>               | 96 |
| 92 | 1965 | 10637 | Sverige      | <i>fiskefartyg</i>               | 97 |



*Tuna på väg in till kaj i Köpenhamn 1954. Foto från författaren.*

# Tremastskonaren Tuna och hennes öden

av Tore Christensson

**Tuna** byggdes i Stubbekøbing av Otto Hansen & Söners Skeppsvarv. **Tuna** byggdes väldigt stark och det var tätt mellan spanten. Avsikten var att hon skulle användas vid fisket utanför New Foundland. Byggnadsmaterialet var ek och bok.

Fredrik Christensson på Hven, som just hade sålt sin snabbseglande skonare **Anna** till Böda på Öland, fick ett tips om **Tuna**. Han tyckte att **Tuna** med sitt breda däck skulle bli alldeles utmärkt att sätta in på trälaster. Det blev köp

och hösten 1920 levererades **Tuna**. Sonen Gustaf blev skeppare. Besättningen var på fem man. Några New Foundlandsresor blev det inte för **Tuna**. Huvudsakligen blev det i stället trälaster från Finland och Nordsverige till Danmark och Tyskland. Upplaster till Norrland var olika, mest cement i säck från Limhamn.

Vid dåligt väder användes Öregrundsgrepen och skärgården ofta. Det var ibland mycket besvärligt att ligga och kryssa igenom dessa farvatten. År 1926

insåg man att en motor vore allt bra att ha. En tvåcylindrig Skandiamotor på 60 hk installerades. Man satte även in en motorvinsch. **Tuna** fick en ny styrhytt 1938 då man också satte i en ny, starkare Skandiamotor på 100 hk. Även en ny motorvinsch av märket "Björn" installerades.

Så kom kriget och tillgången på motorbrännolja blev knapp. Nu kom de undanstuvade toppsegeln åter fram. En gång under kriget då **Tunas** motor vägrade gå på tjäran, som fick användas





**Tuna** och dess besättning 1954. Klart för avgång med destination Köpenhamn efter lastning av vete i Karlshamn. Foto från författaren.

i stället för motorbrännolja, stod jag som pojke på kajen i Kyrkbackens lilla hamn och såg **Tuna** komma inseglande i frisk vind. Den lilla hamnen var fylld av andra skutor och jag tänkte att det kan väl aldrig gå vägen. Väl inne i hamnen rasslade ankaret ut och seglena åkte ner i ett huj. Villiga händer tog emot trossarna och snart låg **Tuna** vid kaj. På den tiden rusade alltid hemmavarande sjöfolk till och hjälpte inkommande skutor till kaj.

Vintern 1946–47, lagom till stora kol- och brikettrushen, fick **Tuna** nya stora lastluckor vid Gustafsson & Söners Skeppsvarv i Landskrona. En ny styrhytt byggdes också.

Gustaf Christiansson förde **Tuna** till sin död ombord 1955. I en kuling utanför fyren Nidingarna, vid sättning av stödse- gel, fick Gustaf en hjärtattack och dog.

Året därpå köpte brodern Emil alla andelar i **Tuna**. Han seglade sedan **Tuna** tills han vid 69 års ålder, år 1968, sålde henne till Danmark.

**Tuna** skulle nu bli lustfartyg, men det gick långsamt med upprustningen, kanske räckte pengarna inte till. 1972 sålde Erik Hemer skutan till J W Jørgensen och **Tuna** flyttades från Köpenhamn till Stege. 1973 såldes hon igen, den här gången till Helge Rasmussen, Søby, var- vid hon döptes om till **Lady Valerie**.

Vid ett besök på Ærø fick jag höra att hon på resa till Søby på Ærø, fick ankra utanför hamnen i väntan på plats vid upprustningskajen. En kuling kom och ankarkättingen sprang av. **Lady Valerie** drev in på grund. Hon blev aldrig bärgad, då skadorna var för stora, i stället sprängdes vraket bort.



Många skutseglare minns väl lossningen av trä i Köpenhamn. Foto från författaren, taget 1954.

## Tuna

**S/M Tuna av Hven**, omnamnad 1973 till **Lady Valerie af Søby**.

Registreringsnummer:  
6321

Signalbokstäver:  
SJZM

Byggnadsår:  
1920

Byggnadsort:  
Otto Hansen & Sønners  
Skibsværft, Stubbekøbing

Byggnadsmaterial:  
Ek och bok

Dräktighet i registerton  
brutto: 103,58, efter ombyggnad  
till större luckor 116,46  
netto: 83,05, efter ombyggnad till  
större luckor 88,64

Klassificeringscertifikat:  
Veritas

Igenkänningsmått  
längd: 26,38 m  
bredd: 7,52 m  
djup: 2,48 m

Dödvikt:  
200 ton, efter insättning av maskin  
190 ton

Lastförmåga i standards: 70

Djupgående i meter: 3 m

Tackling:  
Tremastskonare, mesanmasten  
togs ner 1955

Maskinstyrka  
1926–1938: 60 eff hk, tvåcylindrig  
Skandia Marin motor  
1938–: 100 eff hk, tvåcylindrig  
Skandia Marin motor

Vinsch  
1926–1938: 5 hk Skandia  
motorvinsch  
1938–: 7 hk Björn

Hemort  
1920–1968: Hven, Sverige  
1968–1972: Holte, Danmark  
1972–1973: Vindinge, Danmark  
1973: Søby, Danmark



*Oxelösund* var den fjärde bogserbåten som byggdes på Lundby. Foto från Åke Olofsson.

# Båtarna från Lundby

av Bertil Söderberg

## 3. S/S Nökken

Byggt 1891–1892 av järn.

Dim: 15,90×3,62×1,94 m. Brt 25,98.  
Nrt 12,99.

Maskin: En 60 ihk ångmaskin.

Beställaren Steen & Co (Johan Steen) i Drammen gav sitt nybygge namnet **Nökken**. Leveransen skedde i april 1892.

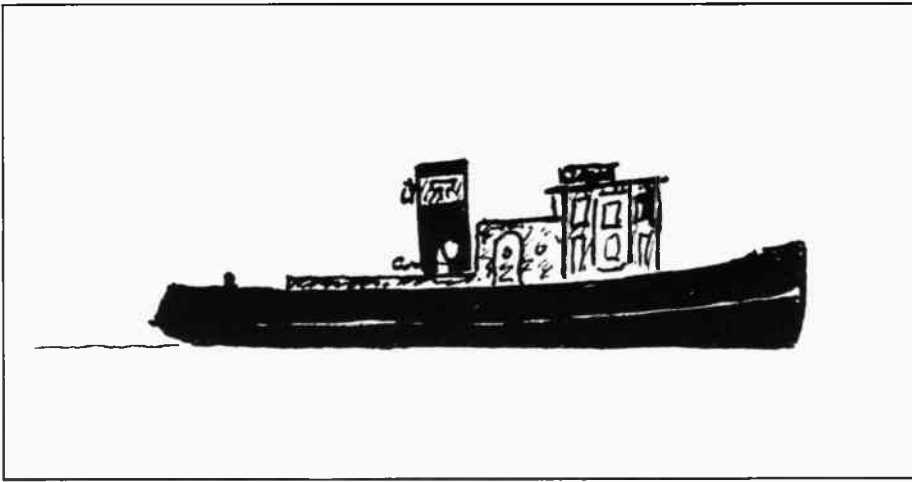
Tolv år senare den 2 juli 1904 utfärdades mätbrev i Kragerö för bogserångaren **Nökken**. Bruttotonnaget hade ökat obetydligt, annars var dimensionerna detsamma. 1908 inregistrerades **Nökken** första gången. Ägare var då Wollst Konow i Bergen, där båten registrerades. **Nökken** var i trafik mellan Bergen och Stend Mölle.

Den 1 april 1913 såldes **Nökken** till A/S Nökken (Hans Wahl) i Skoger nära Drammen. Nu registrerades **Nökken** i Drammen. Tydligt registrerades båtarna där de hörde hemma. Ett och ett halvt år senare den 16 november 1914 blev A/S Pram og Bugserelskabet (Arthur Westergaard), Kristiania, ägare till **Nökken**. Här stannade **Nökken** inte länge utan såldes vidare till M Nilsen i Drammen den 7 januari 1915. Den 21 november 1922 mättes **Nökken**, och påföljande år infördes bogseraren i Drammens skipsregister.

Den 20 januari 1953 utfärdades nytt mätbrev och **Nökken** visade sig då vara på 27,19 brt. Förmodligen gjordes mätningen i samband med motoriseringen.



*M/S Nökken* vid A/S Transports brygga i Strömsö. Fotot är taget av Pål Ulsteen våren 1961.



*Det har varit mycket svårt att få tag på ett foto av **Nökken**, så vi visar en teckning som Pål Ulsteen ritat.*

Pål Ulsteen i Stavanger som hjälpt mig med uppgifterna från vårt broderland, berättar följande om **Nökken**:

”Jag minns M/S **Nökken** på 1950-talet då hon gick i trafik på Oslofjorden. **Nökken** seglade för A/S Transport och var målad i deras färger: Grönt skrov, brun överbyggnad med svart skorsten. Bolagsmärket var ett rött bälte runt skorstenen med ett vitt T.

Den 11 maj 1963 hade **Nökken** varit på varv i Skien-Porsgrundsområdet för översyn, och var på resa till hemmaham-

nen Drammen. Utanför Stavern råkade **Nökken** ut för oväder med kraftig vind, varvid **Nökken** förliste. Besättningen på två man omkom vid förlisningen.”

Tydligt var **Nökken** i charter för A/S Transport, men ägdes av M Nilsen som köpte båten redan 1915. Enligt skeppslistan för 1962 står följande: ”LEOC M/S **Nökken** av Drammen. Brt 27. Nrt 9. Byggd 1892 av järn. Ägare: M Nilsen. Märkligt nog fanns **Nökken** kvar i Norges Skipslista fram till 10 december 1980 då **Nökken** ströks ur registret.

#### 4. S/S Ernst

Byggd 1891.

Dim: ca 15,90 × 3,60 × 1,95 m. Brt 25.

Maskin: Troligen en 60 ihk ångmaskin.

Bogserångaren **Ernst** byggdes för Göteborgs Bogserings AB, som tog leverans av båten år 1891.

År 1896 såldes **Ernst** till P Tham i Oxelösund. Den nya ägaren döpte om båten till **Oxelösund**. En uppgift säger att det fanns en bogserbåt med namnet **Oxelösund** 1904–1911 och ägd av P Tham. Ett foto på denna bogserare ger klart besked om att det inte är ett Lundbybygge. Således skulle **Oxelösund** ex **Ernst** ha sålts senast 1904 eller försvunnit på annat sätt. Men vart tog hon vägen?

Kölvattnet efter Lundbybygge nr 4 tycks försvinna kring 1904. Känner någon till båtens vidare öde?

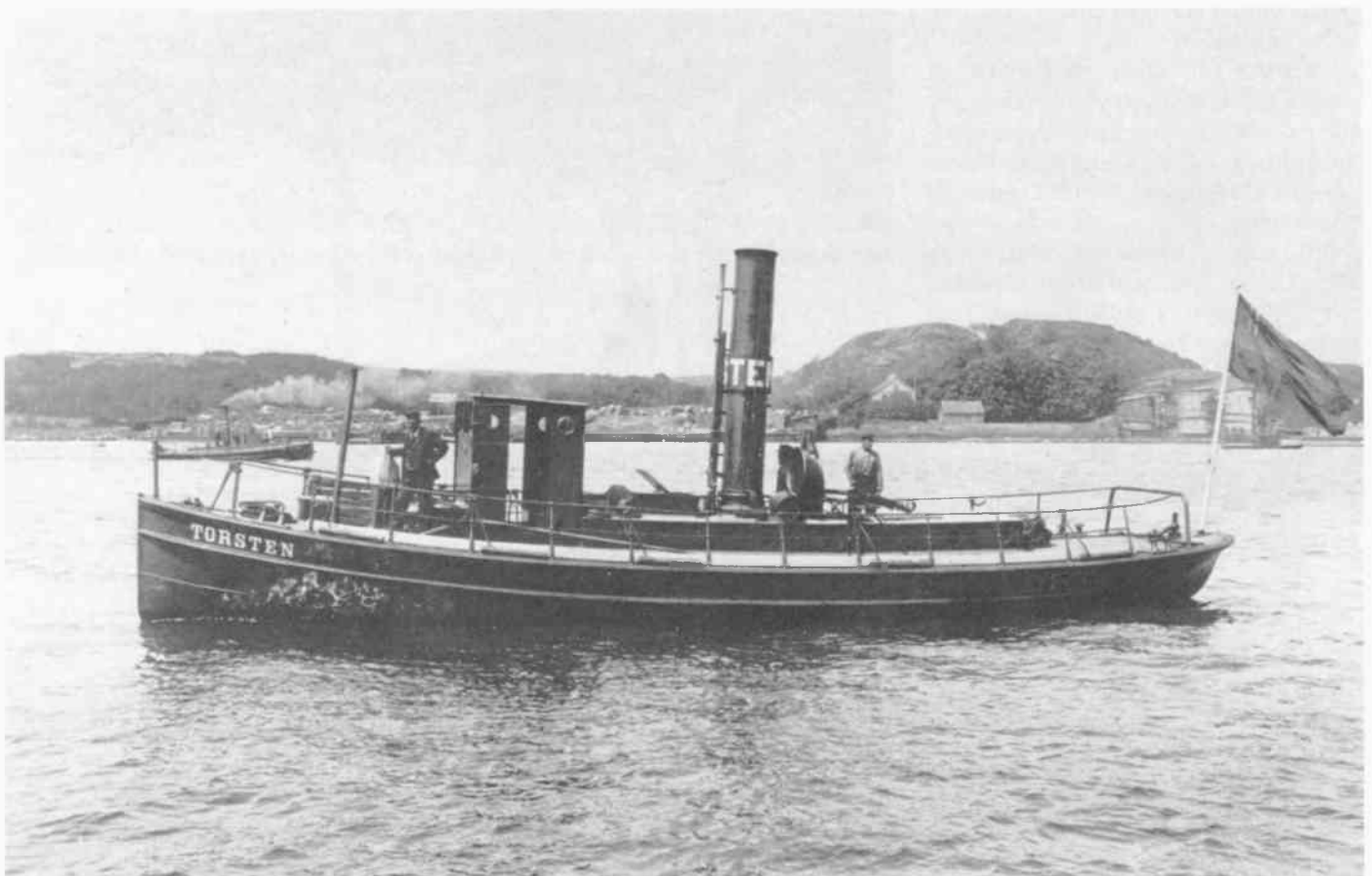
#### 5. S/S Torsten

Byggd 1895 av stål.

Dim: 16,14 × 4,20 × 2,30 m.

Maskin: En 100 ihk ångmaskin.

**Torsten** beställdes av Göteborgs Bogserings AB och levererades av Lundby



*Röda Bolagets bogserångare **Torsten**. Foto ur Sjöfartsmuséets i Göteborg arkiv.*



**Torsten** fick behålla sitt namn även efter att ha sålts till Stockholms Hamnstyrelse 1936.  
Foto J Robert Boman.

## Aktiebolaget Lundby Mek. Verkstad.

Bygger bogserbåtar,  
tillverkar mindre sjömaskiner,  
utför reparationer m. m.

RIKSTELEFONER:  
24 till Verkstaden.

5009 till C. G. Bergqvist.

6080 till Filialen å Gamla Varfvet.

1799 till Kontoret och Filialen  
vid Bäraregatan, nya kajen.

Vinjett på Lundbys brevpapper 1904.

Mekaniska Verkstad den 14 november 1895. **Torsten** var av varfets standardtyp, men något större än de tidigare byggena och med en starkare ångmaskin på 100 ihk.

År 1920 ändrades bolagets namn till Göteborgs Bogser & Bärnings AB.

Den 11 maj 1936 såldes **Torsten** till Stockholms Hamnstyrelse, som lät båten behålla sitt namn.

1953 var sista året som **Torsten** var registrerad hos Stockholms Hamn. Påföljande år står som ägare Arne Lindgren i Kungsängen (Västra Ryd). Under åren 1958–1960 omändrades **Torsten** till motorfartyg.

1973 köptes **Torsten** av Gunnar Ljung i Stockholm. Även han lät båten behålla sitt dopnamn från 1895, **Torsten**. 1982 inregistrerades **Torsten** i skeppsregistret med signalbokstäverna SKNA och KM reg.nr 13029.

**Torsten** har sedan flera år legat vid Norr Mälarstrand och ägs än idag av Gunnar Ljung.

**Fortsättning följer.**

Ett tack till båtologerna Bernt Fogelberg, Gunnar Hedman och Pål Ulsteen samt Sjöfartsmuséet i Göteborg för uppgifter på båtarna.



Som fritidsbåt efter motoriseringen. Foto Bernt Fogelberg 11 april 1965 i Västra Ryd.



Ombyggnadsarbeten på **Torsten** 1975. Foto Gunnar Hedman.



# Registersidorna 10601–10700



10614 **Klara Marie** fotograferad av Gunnar Ståhl i Skillinge den 1 mars 1965.

|       |      |                                                                             |                          |                 |               |       |       |      |       |       |     |                                          |                      |
|-------|------|-----------------------------------------------------------------------------|--------------------------|-----------------|---------------|-------|-------|------|-------|-------|-----|------------------------------------------|----------------------|
| 10601 | F    |                                                                             | MONA                     | 1952            | Mellanfjärden | 10    | 3     | x    | 1965  |       |     |                                          |                      |
| 10602 | F    | Promotor ex Esvagt Charlie, Henriette, Chatina, Jimmy,                      | POLLUX                   | 1965            | Rosslau/Elbe  | 150   | 62    | x    | 1965  | 5.72  | S   | Da                                       |                      |
| 10603 | F    |                                                                             | LISTA                    | 1964            | Lista         | 19    | 6     | x    | 1965  | 11.69 | S   | Ih                                       |                      |
| 10604 | F    |                                                                             | SILVA                    | 1965            | Hasslö        | 7     | 3     | x    | 1965  |       |     |                                          |                      |
| 10605 | Ms   | Setareh Darya ex THALASSA                                                   | 1956                     | Appingedam      | 499           | 272   | x     | 1965 | 4.74  | S     | Ir  |                                          |                      |
| 10606 | Ms   | Vira ex KALMARSUND IX                                                       | 1965                     | Kalmar          | 366           | 146   | x     | 1965 | 12.73 | S     | Ju  |                                          |                      |
| 10607 | Ms   | Thanassis M ex Mistral, RAUTAS                                              | 1965                     | Nagasaki        | 42219         | 26822 | x     | 1965 | 1.77  | S     | Li. | Anl Yantai 860714 för upphuggning        |                      |
| 10608 | Ms   | Skopelos ex GOTLANDIA, VIKING 2, GOTLANDIA                                  | 1965                     | Langesund       | 1413          | 456   | x     | 1965 | 1.79  | S     | Gr  |                                          |                      |
| 10609 | Ms   | Elocean ex STOVE VULKAN                                                     | 1965                     | Bremen-Vegesack | 20514         | 11622 | x     | 1965 | 10.73 | S     | Gr. | Upphuggen Kina maj 1986                  |                      |
| 10610 | Mt   | Baltic Prosperity ex Rathowen, BELLONA, LUNA                                | 1965                     | Lödöse          | 2306          | 1323  | x     | 1965 | 7.74  | S     | Ih  |                                          |                      |
| 10611 | Ms   | Lucy Maud Montgomery ex STENA DANICA                                        | 1965                     | Le Trait        | 2690          | 1275  | x     | 1965 | 3.69  | S     | Ca  |                                          |                      |
| 10612 | Ms   | IKAROS ex THERESA, DUX                                                      | 1965                     | Falkenberg      | 1275          | 933   | x     | 1965 | 1976  |       |     | Sjönk 24/8 på Dakars redd                |                      |
| 10613 | Ms   | Santa Ana ex STENA NORDICA                                                  | 1965                     | Le Trait        | 2606          | 1160  | x     | 1965 | 5.73  | S     | Ve. | Eldhärjad 800507 Margarita Island        |                      |
| 10614 | F-Sm |                                                                             | KLARA-MARIE              | 1884            | Rönne         | 36    | 19    | x    | 1965  |       |     |                                          |                      |
| 10615 | F    |                                                                             | DONSÖ                    | 1965            | Simrishamn    | 35    | 10    | x    | 1965  |       |     |                                          |                      |
| 10616 | F    | PAMIR ex FRANK, MARINO                                                      | 1951                     | Djupvik         | 25            | 8     | x     | 1965 |       |       |     |                                          |                      |
| 10617 | Mt   | BELLONA ex STELLA ATLANTIC                                                  | 1965                     | Oskarshamn      | 1599          | 918   | x     | 1965 |       |       |     |                                          |                      |
| 10618 | Ms   |                                                                             | VIGGEN                   | 1965            | Lidingö       | 43    | 26    | x    | 1965  |       |     |                                          |                      |
| 10619 | Ms   |                                                                             | TRUTEN ex TÄRNAN         | 1965            | Lidingö       | 43    | 26    | x    | 1965  |       |     |                                          |                      |
| 10620 | Ms   |                                                                             | SVALAN                   | 1965            | Messina       | 131   | 76    | x    | 1965  | 11.83 | S   | Cy                                       |                      |
| 10621 | F    | DYNING ex Simmelholm, KRISTINA                                              | 1965                     | Marstrand       | 159           | 57    | x     | 1965 |       |       |     |                                          |                      |
| 10622 | Ms   | Ahsan ex Nasser, GOLDEN SEA, ELLINOR, Maluca                                | 1960                     | Groningen       | 499           | 274   | x     | 1965 | 6.76  | S     | Le  |                                          |                      |
| 10623 | Ms   |                                                                             | NJORD 2 ex SHARK, TV124  | 1941            | Lidingö       | 23    | 5     | x    | 1965  | 6.74  | S   | Ge                                       |                      |
| 10624 | F    |                                                                             | VÄSTERN                  | 1936            | Hasslö        | 28    | 7     | x    | 1965  | 5.83  |     | Upphuggen                                |                      |
| 10625 | Mt   | Penelope ex Almalaz, Serra Trader, Osco Surf, Saga Surf, BIRGITTA FERNSTRÖM | 1965                     | Landskrona      | 29308         | 16209 | x     | 1965 | 1972  | S     | No  |                                          |                      |
| 10626 | Mt   |                                                                             | GITSI ex SHELL S-1       | 1965            | Ämål          | 63    | 31    | x    | 1965  | 6.75  | S   | No                                       |                      |
| 10627 | F    |                                                                             | LAGAFORS                 | 1965            | Hälsö         | 124   | 57    | x    | 1965  |       |     |                                          |                      |
| 10628 | Ms   | Stainless Duke ex VESTRIA, GRYNGE, BOHUS                                    | 1965                     | Greåker         | 3453          | 1526  | x     | 1965 | 7.86  | S     | Ma  |                                          |                      |
| 10629 | F    |                                                                             | EJDER                    | 1914            | Djupvik       | 31    | 12    | x    | 1965  |       |     |                                          |                      |
| 10630 | F    |                                                                             | SKARVÖ                   | 1965            | Flekkefjord   | 138   | 61    | x    | 1965  |       |     |                                          |                      |
| 10631 | F    |                                                                             | WASAREN                  | 1965            | Flekkefjord   | 95    | 36    | x    | 1965  |       |     |                                          |                      |
| 10632 | F    | Vestjyden ex TANJA                                                          | 1965                     | Höylandsbygd    | 124           | 54    | x     | 1965 | 4.71  | S     | Da. | Sjönk 740608 Nordsjön                    |                      |
| 10633 | Ms   | Contrader ex MÄLARVIK                                                       | 1965                     | Åbo             | 2196          | 890   | x     | 1965 | 8.86  | S     | Pa  |                                          |                      |
| 10634 | Tt   |                                                                             | MALMÖHUS                 | 1965            | Malmö         | 52521 | 34913 | x    | 1965  | 8.75  | S   | No.                                      | Präm. Upphuggen 1976 |
| 10635 | Ms   | MAY-BEE ex HJUVIK, FRIDA                                                    | 1935                     | Studseröd       | 13            | 6     | x     | 1965 | 6.87  |       |     | Struken sedan inteckningarna dödates     |                      |
| 10636 | Ms   | Aracely ex Carla, Nopal Sand, DON CARLOS                                    | 1965                     | Stockholm       | 2353          | 1702  | x     | 1965 | 10.73 | S     | No  |                                          |                      |
| 10637 | F    | Västervåg ex Brilido, Shetland, SVERIGE                                     | 1965                     | Landskrona      | 97            | 41    | x     | 1965 | 9.73  | S     | Da  |                                          |                      |
| 10638 | F    |                                                                             | STARLET ex MARINO        | 1964            | Risör         | 41    | 12    | x    | 1965  |       |     |                                          |                      |
| 10639 | F    |                                                                             | CINDY ex ZELAND          | 1945            | Hälsö         | 29    | 11    | x    | 1965  |       |     |                                          |                      |
| 10640 | Ms   | Irenes Success ex Petingo, Dageid, VANESSA                                  | 1965                     | Göteborg        | 22701         |       | x     | 1965 | 3.70  | S     | No. | Anl Kaohsiung 840705 för upphuggning     |                      |
| 10641 | F    | PELAGO ex WESTERÖ AV HÖNÖ, Shamrock, RÄTTVIK                                | 1965                     | Marstrand       | 157           | 55    | x     | 1965 |       |       |     |                                          |                      |
| 10642 | Mt   |                                                                             | Karama ex FAHRENHEIT     | 1965            | Falkenberg    | 499   | 338   | x    | 1965  | 8.76  | S   | Li                                       |                      |
| 10643 | Ss   | MONA ex MONARK, Castorp, Possehl                                            | 1950                     | Lübeck-Siems    | 1599          | 663   | x     | 1965 | 1972  |       |     | Upphuggen i Ystad efter haveri vid Gävle |                      |
| 10644 | Ms   | Al-Khaleej ex WHITE OCEAN                                                   | 1965                     | Landskrona      | 9038          | 4758  | x     | 1965 | 5.75  | S     | Ku  |                                          |                      |
| 10645 | Ms   | Song Huang ex ANDROS                                                        | 1965                     | Göteborg        | 6672          | 3380  | x     | 1965 | 12.74 | S     | Vn. | Grundstörr Moji 870830. Vrak             |                      |
| 10646 | F    | RUBY ex SUNNANVÄG, SUNNANÖ, SINGÖ, ELSA-MARIA                               | 1961                     | Langö           | 33            | 10    | x     | 1965 |       |       |     |                                          |                      |
| 10647 | Tt   | Afroessa ex Petrola 23, Petrola XXIII, ESSO GOTHENBURG, Esso Nederland      | 1955                     | Krimpen         | 17902         | 10546 | x     | 1965 | 1971  | S     | Da. | Upphuggen Aliaga 8.86                    |                      |
| 10648 | Ms-B |                                                                             | Ulla ex Brage, STORCROGG | 1965            | Ämål          | 113   | 31    | x    | 1965  | 10.69 | S   | Da                                       |                      |
| 10649 | Ms   | Chrysalis ex Avemaria, FORSVIK                                              | 1965                     | Åbo             | 12190         | 7628  | x     | 1965 | 4.73  | S     | Gr  | (ligger i Basrah sedan 800909)           |                      |
| 10650 | Mt   | Prince Arac ex Wena, LENA                                                   | 1965                     | Lödöse          | 2268          | 1282  | x     | 1965 | 5.77  | S     | Ma. | Sjönk 861110 utanför Ecaudor             |                      |

|       |              |                                                                            |      |                 |       |       |   |      |       |                                     |                                             |
|-------|--------------|----------------------------------------------------------------------------|------|-----------------|-------|-------|---|------|-------|-------------------------------------|---------------------------------------------|
| 10651 | Ms           | Marika ex Konstantinos K, Castro, NORSKLINT                                | 1965 | Waterhuizen     | 1224  | 871   | x | 1965 | 1.78  | S                                   | Gr                                          |
| 10652 | Ms           | Alaa-M ex Nestindur, Karen Wonsild, FRIGG                                  | 1965 | Kalmar          | 499   | 314   | x | 1965 | 9.70  | S                                   | Da                                          |
| 10653 | P-Mudderverk | SKÅNE                                                                      | 1959 | Hardinxveld     | 415   | 270   | x | 1965 |       |                                     |                                             |
| 10654 | P-Mudderverk | NORRLAND                                                                   | 1961 | Hardinxveld     | 527   | 307   | x | 1965 | 1971  | Förlist                             |                                             |
| 10655 | Ms-B         | Wakeful ex DAN, HERAKLES                                                   | 1965 | Selby           | 492   | 129   | x | 1965 | 4.74  | S                                   | Br                                          |
| 10656 | Tt           | SEVEN SKIES ex MALMOIL                                                     | 1965 | Odense/Malmö    | 52629 | 34893 | x | 1965 | 1969  | Exploderade och sjönk               | 6.10 Kinesiska sjön                         |
| 10657 | F            | VINGAREN ex INGRID AV GRÄDDÖ, ÄLVFORS 2, ÄLVFORS                           | 1965 | Flekkefjord     | 95    | 37    | x | 1965 |       |                                     |                                             |
| 10658 | Ms           | Suan Trident ex Kriti, JOH GORTHON                                         | 1965 | Rijeka          | 26269 | 15878 | x | 1965 | 7.77  | S                                   | Gr. Anl Ulsan 860923 för upphuggning        |
| 10659 | Ms           | Tessa ex Laertis, STAR ALTAIR, Vimeira, Port Denison, Vimeira, Fair Lady   | 1959 | Stockholm       | 8962  | 5112  | x | 1965 | 8.78  | S                                   | Gr. Anl Gadani Beach 860223 för upphuggning |
| 10660 | Mt           | Catemaco ex Kwai, AXEL BROSTRÖM                                            | 1965 | Göteborg        | 41843 | 23431 | x | 1965 | 8.78  | S                                   | Br. Anl Kaohsiung 830616 för upphuggning    |
| 10661 | Mt           | OLJAREN ex OLJAREN 2                                                       | 1965 | Flekkefjord     | 52    | 26    | x | 1965 |       |                                     |                                             |
| 10662 | Ms           | Dong Nai ex LEMNOS                                                         | 1966 | Göteborg        | 6677  | 3380  | x | 1966 | 2.75  | S                                   | Vn                                          |
| 10663 | Mt           | Rallytime II ex Scapnord, HELFRID BILLNER                                  | 1966 | Malmö           | 25742 | 14024 | x | 1966 | 7.76  | S                                   | Gr. Anl Gadani Beach 830216 för upphuggning |
| 10664 | F            | WESTANVÅG ex BRAVIK                                                        | 1966 | Skredsvik       | 127   | 61    | x | 1966 |       |                                     |                                             |
| 10665 | F            | CARMÖ ex VIENNA, SANTOS AF HÖNÖ, Hebridean, CARMEL                         | 1966 | Marstrand       | 155   | 55    | x | 1966 |       |                                     |                                             |
| 10666 | Ms           | Atalanti ex OKANAGAN VALLEY                                                | 1966 | Hamburg         | 6235  | 3336  | x | 1966 | 5.71  | S                                   | Gr. Anl Gadani Beach 850630 för upphuggning |
| 10667 | Ms           | Fjellbris ex Iris, HELENIA                                                 | 1966 | Ulstainvik      | 499   | 311   | x | 1966 | 9.69  | S                                   | No                                          |
| 10668 | Ms           | Uffe ex SANDEMAN, Zagri 9, D C T Mark III                                  | 1944 | ?               | 413   | 239   | x | 1966 | 7.68  | S                                   | Fi. Sjonk 711110 utanför Helsingfors        |
| 10669 | Ms           | JEHANDER 2 ex SANDÖN                                                       | 1964 | Luleå           | 217   | 113   | x | 1966 |       |                                     |                                             |
| 10670 | Ms           | VÄSTANVIK                                                                  | 1966 | Åbo             | 2198  | 892   | x | 1966 |       |                                     |                                             |
| 10671 | Ms           | Sardinia Nova ex Espresso Olbia, Robin Hood II, Espresso Olbia, TOR ANGLIA | 1966 | Lübeck          | 7277  | 3007  | x | 1966 | 9.75  | S                                   | It                                          |
| 10672 | Ms-B         | DOGGEN ex ELLWE, Doggen, Director Louis Gutjahr VI                         | 1902 | Dordrecht       | 153   | 19    | x | 1966 |       |                                     |                                             |
| 10673 | Ms           | Burq ex Petros Z, Tatai Queen, ANDREW, ANDREW SALMAN                       | 1966 | Sölvesborg      | 1599  | 858   | x | 1966 | 4.77  | S                                   | Fi. Anl Gadani Beach 870316 för upphuggning |
| 10674 | Ms           | Sea Princess ex KUNGSHOLM                                                  | 1966 | Clydebank       | 26677 | 12838 | x | 1966 | 9.75  | S                                   | Li                                          |
| 10675 | F            | HALSVIK AV STYRSÖ ex DANAFJORD, POLARÖ                                     | 1966 | Hälleviksstrand | 99    | 41    | x | 1966 |       |                                     |                                             |
| 10676 | Ms           | Caledonia ex STENA BALTICA                                                 | 1966 | Langesund       | 1157  | 430   | x | 1966 | 1969  | S                                   | Br                                          |
| 10677 | Mt           | MARGOT                                                                     | 1966 | Erlenbach/Main  | 449   | 241   | x | 1966 |       |                                     |                                             |
| 10678 | Ms-B         | SIMSON                                                                     | 1966 | Åmål            | 253   | 74    | x | 1966 |       |                                     |                                             |
| 10679 | F            | SYDFORS ex TUDOR                                                           | 1966 | Marstrand       | 154   | 55    | x | 1966 |       |                                     |                                             |
| 10680 | Ms-B         | VIKTOR ex Boy, TOR                                                         | 1966 | Högmarsö        | 109   | 35    | x | 1966 |       |                                     |                                             |
| 10681 | Ms           | KORALL ex CORONA, PINGVIN, Nancy Lee                                       | 1957 | Lidingö         | 499   | 272   | x | 1966 | 1972  | Strandad 5/12 vid Thorso, Skottland |                                             |
| 10682 | Ms           | Nauticus Ena ex MONICA, Hedvig Sonne                                       | 1959 | Foxhol          | 499   | 289   | x | 1966 | 7.74  | S                                   | Pa. Sjonk 740928 utanför Oostende           |
| 10683 | Ms           | Festos ex Folkliner, Olau Finn, Finnpartner, STENA ATLANTICA, SAGA         | 1966 | Göteborg        | 7927  | 3220  | x | 1966 | 3.73  | S                                   | Fi                                          |
| 10684 | F            | AGÖ                                                                        | 1966 | Den Oever       | 163   | 80    | x | 1966 | 1969  | Sjonk 23/10 utanför Styrsö          |                                             |
| 10685 | Ms           | PARMA ex ALTA MAR, ÖSTANHAV, TENTO                                         | 1966 | Falkenberg      | 499   | 242   | x | 1966 | 1.87  | S                                   | No som präm efter haveri                    |
| 10686 | Mt           | Sidon ex BELLONA, LISA                                                     | 1966 | Lödöse          | 2269  | 1282  | x | 1966 | 6.78  | S                                   | Gr. Upphuggen Grekland 10/84                |
| 10687 | Ms           | Sifnos ex HONDO                                                            | 1966 | Göteborg        | 10663 | 5772  | x | 1966 | 2.80  | S                                   | Gr                                          |
| 10688 | Tt           | Coastal Spirit ex SEA SPIRIT                                               | 1966 | Malmö           | 64028 | 43416 | x | 1966 | 5.77  | S                                   | Li. Upphuggen Kaohsiung 3/82                |
| 10689 | Mt           | ESSO MARIN 23                                                              | 1965 | Molde           | 60    | 30    | x | 1966 | 1.77  | S                                   | No                                          |
| 10690 | Mt           | Scanbjörn ex Strilbjörn, SJÖBJÖRN V, ESSO MARIN 22                         | 1965 | Molde           | 60    | 28    | x | 1966 | 6.83  | S                                   | No                                          |
| 10691 | Ms           | Wilanow ex KRONPRINS KARL GUSTAF                                           | 1966 | Rendsburg       | 4020  | 1666  | x | 1966 | 6.75  | S                                   | Ph                                          |
| 10692 | Ms           | Kamirox ex Roussillon, Prinz Hamlet, PRINS HAMLET                          | 1966 | Åbo             | 11313 | 6502  | x | 1966 | 1969  | S                                   | Ge                                          |
| 10693 | Mt           | Faith ex Silver Lady, OKLAND                                               | 1966 | Göteborg        | 36997 | 20215 | x | 1966 | 3.77  | S                                   | Li. Anl Busan 830813 för upphuggning        |
| 10694 | Mt           | Delta I ex DALAVIK                                                         | 1966 | Karlstad        | 499   | 294   | x | 1966 | 6.87  | S                                   | Pa                                          |
| 10695 | Ms           | Earl Godwin ex SVEA DROTT                                                  | 1966 | Landskrona      | 4018  | 1610  | x | 1966 | 12.74 | S                                   | Br                                          |
| 10696 | Ms           | Egense ex ÖLANDSSUND V, FÄRJA 61/196, GRÄSÖ                                | 1955 | Lidingö         | 116   | 52    | x | 1966 | 9.70  | S                                   | Da                                          |
| 10697 | Ms           | Indiano Freezer ex GMC 3 Waleed, Caracas Bay, HASTING                      | 1966 | Sölvesborg      | 1280  | 757   | x | 1966 | 1973  | S                                   | Ge. Sjonk 860814 utanför Bombay             |
| 10698 | Ms           | Kanika II ex Atlantic Transporter, SCANTIC, Colonel Bill, TILIA GORTHON    | 1966 | Åbo             | 4093  | 2213  | x | 1966 | 2.84  | S                                   | Cy. Anl Gadani Beach 870210 för upphuggning |
| 10699 | Ms           | TÄRNAN                                                                     | 1966 | Messina         | 132   | 76    | x | 1966 | 11.83 | S                                   | Cy                                          |
| 10700 | F            | ODDERO                                                                     | 1966 | Moen            | 37    | 12    | x | 1966 |       |                                     |                                             |



10647 **Esso Gothenburg**

Foto J C Lund



10695 **Svea Drott**

Foto J C Lund



10679 **Tudor**

Foto Krister Bång



10606 **Kalmarsund IX**

Foto Krister Bång



10613 **Stena Nordica**

Foto från Stena Line



10667 **Helenia**

Foto Tore Granath

# Dalslands kanal

av Robin Holmstedt



*Odins utseende påminde mycket om **Storö** och **Balder**. Namnskylten på styrhytten finns att beskåda i Kanalmuseet i Häverud. Båten gick som pråm under 24 år tills hon fick sin första motor 1928. Foto Krister Bång i Billingsfors 1969.*

## ODIN 7806

Mått: 21,65×4,10×1,86 m.

Tonnage: 50 brt.

Norskägda skosömfabriken O Mustad & Son i Mustadfors var tvungna att lösa sina transportbehov, så man lät bygga två pråmar på brukets egen slip i Mustadfors 1904. Pråmarna döptes till **Balder** och **Odin** efter de fornnordiska gudarna. 1920 utökades pråmflottan med **Thor**. **Balder** behandlades i Läns-pumpen 1983:3 medan **Thor** kommer längre fram.

Brukets ångbåt **Mustadfors** och bogserbåten **Mustadfors II** bogserade pråmarna i ett släp med last av skosöm och pappersmassa året runt, i vått och torrt, till Upperud. Det finns legendariska berättelser hos ortsbefolkningen om dess kamp med isen. När den nya järnvägen mellan Mellerud och Årjämg invig-

des år 1928 blev pråmarna överflödiga och flottan skingrades så småningom.

**Odin** hamnade hos Elinder Danielsson i Bengtsfors samma år till ett pris av 3 500 kr och utrustades med en ny Seffle-motor på 30 hk. 1934 fick hon en ansiktslyftning vid Kustens Varv. Hon blev kanalen trogen trots många ägarbyten: 1937 till Nils Rune Andersson för 9 000 kr, 1946 till Per Nikolausson för 12 500 kr och 1950 till Erik Nikolausson, alla från Köpmannebro.

1956 såldes **Odin** till Gösta Holmedal från Billingsfors för 16 000 kr. Det var troligen slutseglat för **Odin** när Bengt Åke Karlsson i Dingle köpte henne för 3 000 kr av Rolf Gagnemyhr 1971. Det saknas definitiv uppgift om hon högs upp i Dals-Länged eller Bovallstrand.

**Odin** tillhörde ett av de sista lastfartygen på kanalen i kommersiellt syfte. Hon sågs passera Bengtsfors med last så sent som 1967.

## LINDÖ ex BILLINGSFORS I 8231

Mått: 22,97×4,00×2,01 m.

Tonnage: 54 brt.

**Lindö** byggdes först som pråm under namnet **Billingsfors I** för bruket i Billingsfors 1918. Under pråmtiden släpades hon ofta av brukets egna bogserbåtar med brukets produkter till Upperud för omlastning till de större vänerfartygen. Med bogserhjälp hämtade hon ibland skogsved via Kroksfors och Lennartsfors till bruket.

När Johan Olsson i Köpmannebro köpte henne 1935 fick hon namnet **Lindö** och för hennes vidare öden hänvisar jag till Karl Axel Olsons intressanta artikel i Läns-pumpen 1987:1 vilken får anses vara utförlig.

## ÅRJÄNG ex KÅLLANDSÖ 4892

Mått: 18,86×4,05×1,93 m.

Tonnage: 45 brt.

Trafikbehovet hos ortsbefolkningen på Kållandsö, mellan Kållandsö och Lidköping, i början av 1900-talet gav upphov till startandet av ett nybildat rederi under namnet Kållandsö Båt AB. Man beställde en passagerarbåt hos anrika Sjötorps varv och denna levererades år 1908. Fartyget var försett med en 20 ihk motor och döptes till **Kållandsö**. Till en början trafikerade hon ensam Kållandsö-Lidköping med mellanliggande bryggor fram till 1913, då trafikunderlaget började öka. En ny, andra passagerarbåt beställdes vid Sjötorps varv. Denna som fick namnet **Skärgården** var en systerbåt till **Kållandsö**. Det var A H Olsson i Lidköping som låg bakom anförskaffandet av denna båt som sedermera kom att bli en av de mera kända skärgårdsbåtarna i södra Bohuslän. Man kunde nu driva trafik med en båt i vardera riktningen.

Så småningom hamnade **Skärgården** hos Marstrands Nya Ångfartygs AB medan **Kållandsö** fortsatte sin trafik fram till år 1923 då nya trafikmedel nådde ön på den nyförbättrade landsvägen. Enligt uppgift lär **Kållandsö** ha varit uthyrd till Göteborgs norra skärgård en tid.

Johan F Olsson m fl från Köpmannebro köpte henne 1923 och lät bygga





En härlig vinterstämning från år 1950 i Köpmannebro. **Lindö** som förmodligen är på väg till Annenäset får assistens av **Silika II** som isbrytare. Från vänster på ångbåten står maskinisten Emanuel Karlsson och skepparen Karl Sloberg. Ombord på **Lindö** Valdemar Olsson. Vid bergväggen står Johan Olsson och närmast Tage Olsson. Klubb Maritimmedlemmen Einar Olson har tagit bilden.

om henne till lastbåt. Enligt skeppslistan var hon 4,50 m bred under källandsötiden medan hon blev smalare, 4,05 m, efter ombyggnaden. Troligen gick hon först på kanalen under det gamla namnet ett par resor, vilket slussjournalen tydde på, innan man målade namnet **Årjäng** på kommandobryggan.

Trots hennes litenhet i mått var hon rymlig och tog emot mängder av gods för trafiken mellan Göteborg och hela kanalsystemet, tex Töcksfors och Årjäng.

Erik Nikolausson i Köpmannebro köpte fartyget 1936 efter att Johan F Olsson fått sin **Lindö**. Det blev samma trafikmönster som tidigare. Hon var ofta över i Töcksfors och Hån, till största delen med styckegods.

Hon lär ha genomgått en stor repara-

tion på Hälsö varv för 7 000 kr men när detta skulle ha skett är inte känt.

Liksom hos andra kanalbåtar byttes motorn ut mot en ångmaskin år 1942 då bristen på bränsle började bli kännbar. Ångmaskinen var en KMV från 1885 om 25 ihk. Hon återfick sin motor 1946 då bränsle åter fanns tillgängligt.

Enligt en tidningsnotis råkade **Årjäng** gå på grund under rådande tjock dimma strax norr om Bengtsfors 1948. Motorfartyget **Thor** drog henne av grundet och **Årjäng** kunde fortsätta till Töcksfors med cement från Hällekis. **Thor** var kolastad från Göteborg.

1951 var sista driftsåret för **Årjäng**. Hon lades upp i Köpmannebro och förföll allt mer. Så småningom släpades hon ut i Väneren och man lät henne sjunka i djupet. På papperet anmäldes hon som upphuggen.

### SJÖVIK III 7332

Mått: 22,00×4,07×1,82 m.

Tonnage: 46 brt.

Sågverket i Sjövik vid Laxarby, under Gustaf Nilssons ledning, hade en egen flotta för att tillfredsställa transportbehoven till Göteborg. Det var ångbåten



**Årjäng** i Dals Långeds sluss. Ett kännetecken på kanalbåtarna var att livbåten nästan alltid låg i fören. Foto från Olle Lindh.

**Greta**, reg.nr 2066, och de två prāmarna **Sjövik I** och **Sjövik II** som svarade för det. **Greta** byggdes sedermera om till passagerarbåt.

Blomstringen vid ångsågen började på 1920-talet. Man byggde först ångfartyget **Sjövik**, reg.nr 6199, år 1919 och sedan motorprāmarna **Sjövik III** och **Sjövik IV** med svaga motorer på 15 hk. Dessa prāmar byggdes på sågens egen slip 1920.

Efterfrågan från England på sågade och hyvlade trävaror var stor. Det var på den tiden vanligt att **Sjövik** bogserade de två motorprāmarna i skytteltrafiken mellan Göteborg och Dalslands kanal. De tidigare prāmarna **Sjövik I** och **II** såldes till Häfreströms bruk när de nya motorprāmarna blev färdigbyggda.

**Sjövik III** och **IV** var systrar och såg ut

ungefär som **Mone**, reg.nr 7701. Ibland gick de för egen maskin över Silensjöarna och upp till Lennartsfors. Prāmarna var i trafik till runt 1946 då de lades upp vid sågen i väntan på bättre tider. Även ångaren **Sjövik** låg upplagd tillsammans med dem. Men de hann förfalla och bli vrak. **Greta** hade redan ruttnat bort i viken innan andra världskriget bröt ut. En annan ångbåt, **John**, redad av August Gustafsson sällade sig till deras sällskap och ruttnade bort fram till 1960. Folk kring viken krävde sedermera att det skulle rensas i de döda skeppens vik av miljöskäl.

Ångsågen startades år 1903 och upphörde 1960 då ägaren Gustaf Nilsson gick bort. **Sjövik III** tycks ha klarat sig från olyckor under åren.

#### **SJÖVIK IV 7668**

Mått: 21,86×4,05×1,88 m.

Tonnage: 46 brt.

Liksom system **Sjövik III** byggdes **Sjövik IV** av furu på järnspant vid ångsågens egen slip i Sjövik år 1920. Hon var likadan som **Sjövik III** i såväl utförande som trafikuppgifter. Hon råkade kollidera med kanalpesen **Strömmen** i december 1929 vid Normansgrund utanför Vänersborg. Hon sjönk på ca nio meters djup och var på resa till Billingsfors med gläubersalt. Hon kunde bärgas av Motorbogserbåtarne AB (C N Andersson) och fördes till Köpmannebro för reparation varefter hon sattes i trafik igen.

Hennes slutliga öden var desamma som för **Sjövik III**.

## Motala Express kvar på Vättern

av Ragnar Magnander

Någon frigivning av "Vätterns Fänge" kommer icke att ske, och vad som är ändå bättre, är att ångaren har räddats kvar för fortsatt trafik på Vättern.

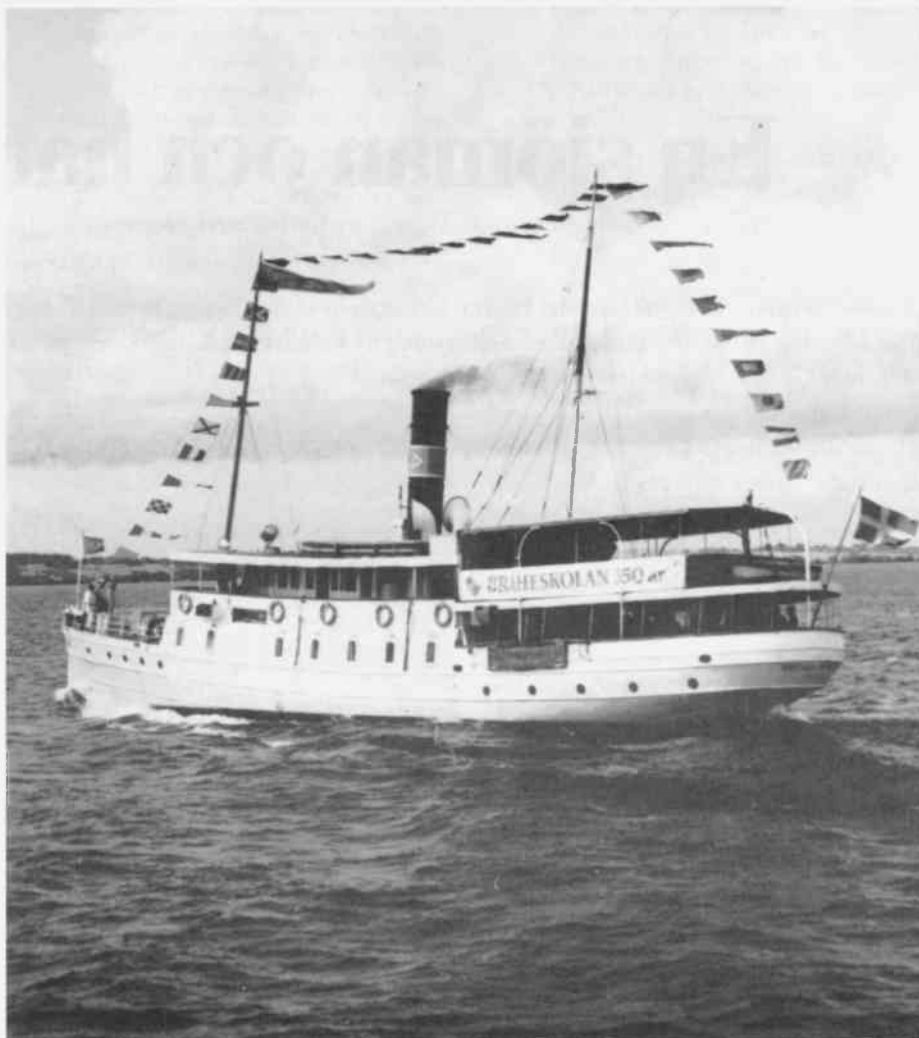
I mitten av februari meddelades nämligen att **Motala Express** övertagits av kapten Bertil Bergmans tre barn (två döttrar och en son) med familjer, och dessa kommer nu alltså att driva "**Express**" vidare.

Detta var ju ett synnerligen glädjande besked, särskilt som "**Express**" härmed torde ha hamnat i mycket goda händer.

De nya redarna har meddelat att man också i fortsättningen kommer att ha Åskersund som "hemmahamn" för ångarens turer, vilka liksom tidigare företrädesvis blir i norra delen av Vättern.

En förlängning av fartygets trafiksäsongs är att vänta, där man hoppas på en utvidgad uthyrnings- och chartertrafik och en nyhet redan till sommaren blir kvällskryssningar på torsdagskvällar under högsommaren.

Åskersunds Ångbåtsförening, vilken bildades i juni förra året och som kämpade för att bibehålla "**Expressen**" i Åskersund och på Vättern, kommer i och med den lyckliga utgången att verka som stödförening för **Motala Express** och hennes nya redare. Bland planerna inom Ångbåtsföreningen finns anordnande av en "Ångbåtens Dag" och man kommer alltså som sagt att på alla sätt stötta och stödja den seglivade "Vätterns Fänge".



Passagerarångaren **Motala Express** alias "Vätterns Fänge" på tillfälligt besök på Visingsö sommaren 1986. Foto Ragnar Magnander.



Masthugskajen i Göteborgs hamn vid tiden då den unge Thor Gädde började sin sjömansbana. Foto från Stig Nyberg.

# En sjöman och hans fartyg

av Carl-Gustaf Sundius

I Klubb Maritims tidskrifter har det kanske inte skrivits så mycket om människorna i fartygen annat än rent marginellt och i förbigående. Jag vill därför gärna ge en beskrivning av en havets människa och hans fartyg i ett försök att tillgodose vår tidnings intentioner ifråga om sjöfarts- och fartygshistoria.

Det gäller här en ovanligt helgjuten och på sin tid relativt välkänd sjöman, åtminstone inom sitt verksamhetsområde och lite till. Han var ingen legendarisk person i stil med vissa namnkunniga kolleger, hans meriter var på ett annat plan och betecknades framför allt av hans gedigna karaktärsegenskaper, sådana som pålitlighet, pliktkänsla och omvittnad yrkesskicklighet, egenskaper som framträder efter "lång och trogen tjänst" som det brukar uttryckas i vissa sammanhang.

Han hette Thor Gädde, född i Högsås i Bohuslän år 1903. I likhet med många andra bohuspojkar gick han till sjöss och 1919 mönstrade han jungman i norrköpingsångaren **Textil** (reg 5930).

Tonnage: 1 867 brt, 1 332 nrt, 3 050 dw.  
Dimensioner: 79,8×13×5,52 m.  
Maskin: 1 050 hkr.



Passfoto för Thor Gädde i maj 1921.



Thor Gädde's första sjöfartsbok 1919.

*Historik:* Byggt 1917 vid Lindholmens Varv, Göteborg. Beställd av Rexbolaget men överfördes till Förnyade Angf. AB Viking (Transatl.), döpt till **Viken**. År 1919 såld till Rederi AB Helios i Norrköping och omdöpt **Textil**. År 1922 ägd av För. Yllefabriken AB i Norrköping. Sedermera såld till A/S Pedersen & Søn i Oslo, omdöpt **Dagali** och senare till **Skrim**. Den 5 december 1940 krigsförliste ångaren på resa Oban–Sydney.

I detta fartyg seglade den unge Thor Gädde under drygt tre månader i östersjö- och nordsjöfart. Strax efter hemkomsten fick han jobb som riggare i fyrmastbarken **Svecia** ex **Elsa Olander** ex **Ferm** ex **Emanuele Accame**. Rederi AB Svenska Lloyd hade inköpt denna bark tillsammans med fullriggaren **Ernst** 1919. Den sistnämnda förlorades genom minsprängning på sin första resa, men **Svecia** genomgick en omfattande reparation och delvis ombyggnad i Göteborg. Under sex månader 1920 deltog Thor i riggningsarbete, en säkerligen mycket nyttig erfarenhet för en ung sjöman. Svenska Lloyd lade dock upp fartyget efter upprustningen, och 1922 köptes hon av Rederi AB Portunus i Göteborg och fick namnet **C B Pedersen**, ett namn som hon behöll och gjorde sig uppmärksam under som lastförande skol-skepp fram till förlisningen 1936.

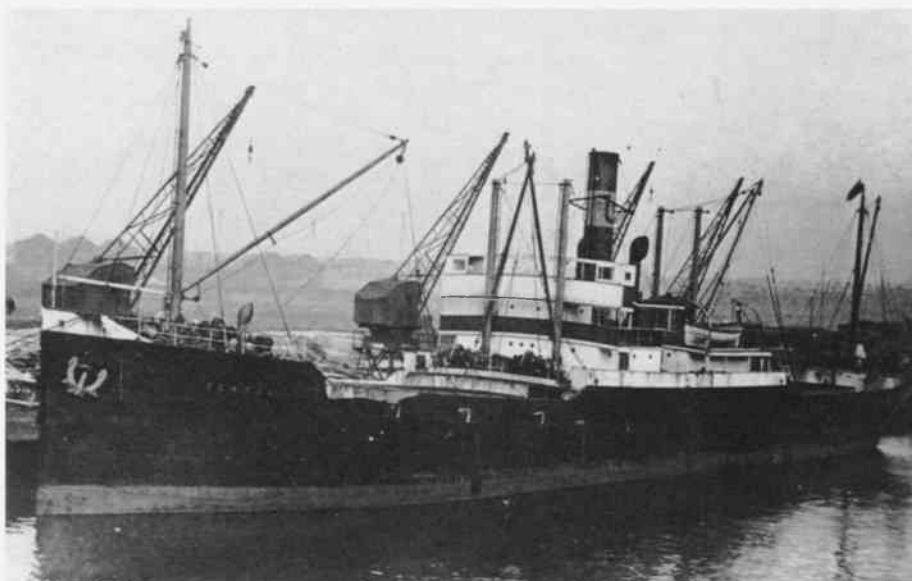
Efter denna säkert lärorika tid, gick Thor till sjöss igen, nu med stockholmsångaren **Miranda** (reg 6054).

Tonnage: 2 054 brt, 1 529 nrt, 3 150 dw.  
Dimensioner: 80×11,3×5,68 m.  
Maskin: 850 hkr.

*Historik:* Byggt 1893 i Hartlepool. Hemmahörande i Leningrad med namnet **Nador**. År 1918 inköpt av J Ingmansson i Karlshamn, omdöpt **Otago**, såld samma år till Angf. AB Svithiod i Göteborg. Nytt namn **Gothia**. Bolaget uppgick 1919 i Svenska Lloyd. År 1920 såld till Rederi AB Mimosa i Stockholm. Omdöpt **Miranda**. Senare ändrades hemorten till Göteborg (samma rederi). 1935 skrotad i Göteborg.

Här seglade Thor som jungman i nära tre månader under resor på USA och England. Nästan direkt efter avmönstringen fick han ett nytt jungmansjobb i den lilla karlstadsångaren **Saturnus** (reg 5937).

Tonnage: 7 675 brt, 409 nrt, 950 dw.



Första arbetet till sjöss för Thor Gädde var som jungman i norrköpingsångaren **Textil**, som han mönstrade i den 28 november 1919.

Maskin: 420 hkr.  
Dimensioner: 55×8,8×3,5 m.

*Historik:* Byggt 1917 vid Eriksbergs Varv i Göteborg för Rederi AB Stjärnan i Karlstad. År 1937 köpt av Ahlmarks rederi i Karlstad och 1951 såldes hon till Rederi AB Fjord i Göteborg som samma år avyttrade henne. Hon sattes under Panama-flagg och den 3 mars 1952 strandade hon vid Nidingen och blev vrak.

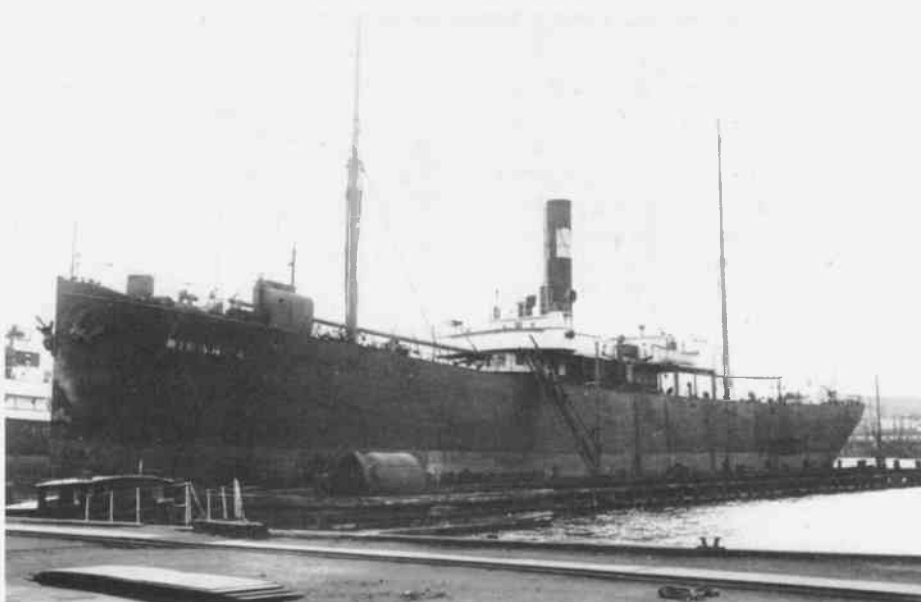
Thor Gädde:s tid i **Saturnus** blev fem och en halv månad i nord- och östersjöfart fram till slutet av juli 1921. En liten tid iland och han återfanns som jungman i göteborgsångaren **Kullen** (reg 1401).

Tonnage: 411 brt, 297 nrt, 600 dw.  
Dimensioner: 44×7,5×4,6 m.

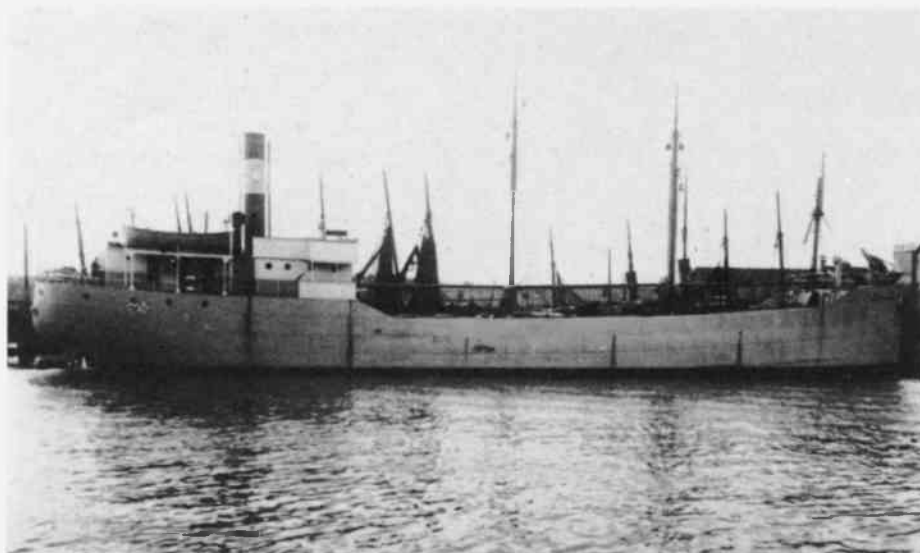
Maskin: 240 hkr (den ursprungliga ångmaskin om 45 hkr byttes ut 1891).

*Historik:* Byggt 1871 vid Göteborgs Mek. Verkstad för Kullens Angf. AB i Höganäs. År 1884 såld till Angf. AB Ferm i Kristinehamn (A Broström). År 1907 köpt av Angf. AB Pallas i Göteborg. År 1933 såld till Fred Olsen i Oslo för att användas som läktare.

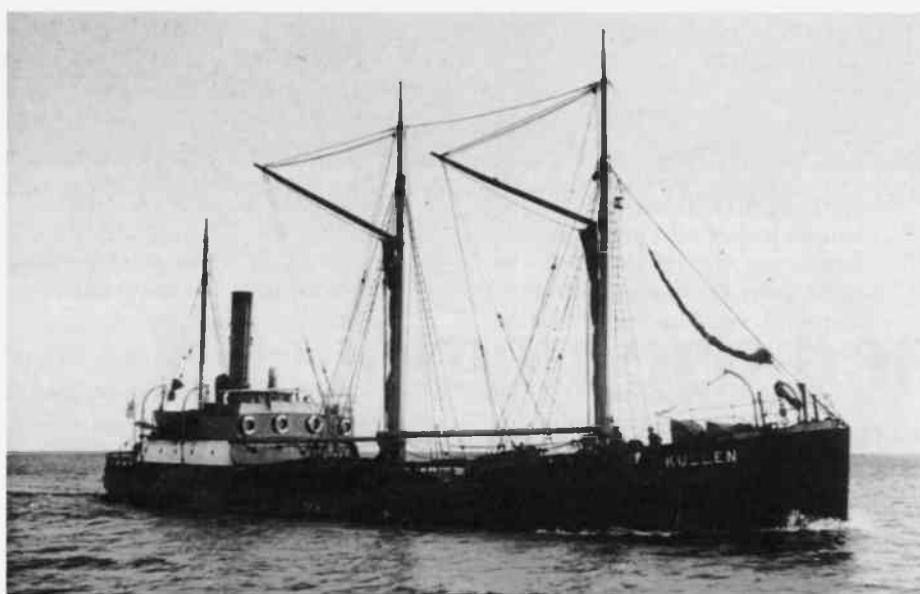
I denna gamla och välkända ångare stannade han i drygt fem månader på nordsjöfarten fram till slutet av januari 1922. Liksom tidigare lät han knappast gräset gro under fötterna, och kort tid efter avmönstringen gick han åter till sjöss, nu i Svenska Lloyds legendariska **S/S Albania** (reg 4221).



Ångfartygen lockade tydligen Thor Gädde. Hans andra båt blev **S/S Miranda**, en gammal steamer byggd 1893 i West Hartlepool. Foto från Stig Nyberg.



I "baktladdaren" **Saturnus** från Karlstad var Thor Gädde mönstrad i fem och en halv månad. **Saturnus** ägdes av Red. AB Stjärnan.



I den på sin tid välkända ångaren **Kullen** från Göteborg, var Thor Gädde jungman i drygt fem månader 1921–22. Foto: E Dahlgren i Åhus den 4 februari 1925.

Tonnage: 1 200 brt, 706 nrt, 1 698 dw.  
Dimensioner: 73×10,7×4,7 m.  
Maskin: 850 hkr.

*Historik:* Byggt 1903 i Tönning, Tyskland för Svenska Lloyd och gick under hela sin livstid för detta bolag. Hennes huvudsakliga trad var mellan Sverige och Medelhavet. Hon var till en början rederiets största fartyg. Under årens lopp, inte minst under första världskriget, var hon deltagare i många dramatiska händelser. Under sin nära fyrtio-åriga tjänst i Svenska Lloyd var hon kanske ett av rederiets mest namnkunniga fartyg. Den 23 oktober 1939 torpederades **Albania** av en tysk ubåt utanför Englands ostkust.

Under nära fem månader seglade Thor som jungman i **Albania** på hennes medelhavstrad. Han mönstrade av i



Enda Lloydaren som Thor Gädde seglade i var **Albania**. Foto från Sjöhistoriska.

Liverpool 10 juli 1922 och fem dagar därefter blev han lättmatros i det norska ångfartyget **Tosto** från Haugesund.

Tonnage: 1 426 brt, 814 nrt, 2 300 dw.  
Dimensioner: 76×11,6×4,7 m.  
Maskin: 1 000 hkr.

*Historik:* Byggt 1920 av Södra Varvet i Stockholm för Tosto A/S i Haugesund med namnet **Tosto**. 1927–33 ägd av Bergen Lloyd A/S i Bergen, omdöpt **Terne**. 1933–34 ägd av Felicia Ångf. AB i Stockholm under namnet **Gladys**. 1934 såld till Frankrike, namn **Charles le Borgne**. Troligen bombad och skänkt av allierat flyg 1943.

Hans sjötid i detta relativt nya fartyg blev tre och en halv månad under resor i nordsjöfart. Han gick iland i Cardiff den 1 november 1922 och fick åter hyra i ett norskt fartyg, S/S **Galatea** från Bergen, men nu som matros.

Tonnage: 1 152 brt, 671 nrt, 1 820 dw.  
Dimensioner: 69×10,7 m.  
Maskin: 600 hkr.

*Historik:* Byggt 1912 i Bergen för Galatea A/S i Bergen. Döpt **Galatea**. Tillhörde samma rederi fram till krigsförlisningen den 21 januari 1945 i S:t Georgeskanalen på resa Liverpool–Barry i ballast.

Här stannade han i fem och en halv månader under resor på Nordeuropas hamnar, och man skulle kanske tycka att Thor hade fått nog av den här farten när han mönstrade av i Port Talbot, England i slutet av maj 1922, men icke, två dagar senare hade han fått matrosjobb i det nästan nya holländska ångfartyget **Vreewijk**.





Det enda icke skandinaviska fartyg som Thor Gädde seglade i var S/S **Vreewijk** från Rotterdam. Traden var på Nordeuropas hamnar. Foto: G Drent, Holland.

Tonnage: 1 451 brt, 848 nrt, 2 230 dw.  
Dimensioner: 78,6×11,3 m.  
Maskin: 1 200 hkr.  
Fart: 11 knop.

*Historik:* Byggt 1921 i Nijmegen, Holland för Rotterdam-rederiet Erhardt & Dekkers, döpt **Vreewijk**. År 1927 såld till Ravelston Steamship Co i Grangemouth, England och omdöpt **Clermiston**. År 1943 blev hon svårt skadad av tyska bomber men reparerad. År 1944 såld till ett rederi i Leith, England, samma namn. År 1946 kvar i samma bolag men omdöpt **Belhaven**. År 1953 såld till ett rederi i Puerto Limon, Honduras och omdöpt **Ares**. År 1957 såld till annat bolag med samma hemort, omdöpt **Aria**. År 1960 såld till Beirut, Libanon, namn **Sofia II**. År 1961 till annat bolag i Beirut, nytt namn **Capetan Vagelis**. År 1964 den 26 oktober ankom hon Rotterdam med botten skador och såldes för skrotning. 1965 blev det gamla fartyget filmstjärna då hon medverkade i en film som valjagare. År 1967 skrotad i Holland.

I **Vreewijk** seglade Thor Gädde i nästan sju månader och traden var densamma som de norska föregångarna. Genomgående för hans anställningar var de fina betyg som han fick i varje fartyg, alla utan undantag vitsordade hans pålitlighet och duglighet. Från avmönstringsorten Rotterdam for han hem över julen 1923, men i början av februari bar det av ut igen. Eftersom han hade för avsikt att, i sinom tid, söka in till Navigationsskolan, måste han även segla in stipulerad segelfartygspraktik, och detta gjorde han i tremastskonaren **Ellen** från Järnavik (reg 6292).

Tonnage: 169 brt, 143 nrt, 260 dw.  
Dimensioner: 29×7,6×3,1 m.

*Historik:* Byggt 1920 vid Järnaviks skeppsvarv i Blekinge, för pr. Hugo Jeppsson, Järnavik, av furu på ekspant. År 1927 såld till pr. L A E Nilsson, Järnavik. År 1929 utrustad med en 78 hkr hjälpmotor. Den 1 november 1943 grundstötte **Ellen** vid Askö i Loftahammars skärgård och hon gick till botten dagen därpå.

Han seglade således jungman och lättmatros under tolv månaders tid i nord- och östersjöfart. För att få denna nödvändiga praktik var det inte ovanligt att man fick ta vad som erbjöds både när det gällde skutor och anställningsformer.

Strax efter hemkomsten var det dags för rekryttjänstgöring i Flottan och Thor Gädde hamnade på den gamla välkända

kanonbåten **Svensksund** där han var sk backsgast.

Direkt efter muck från Flottan gick han till sjöss igen för att troligen skaffa sig en ekonomisk grund för att kunna läsa sina nautiska examina, och nu blev det Grängesbergsholagets M/S **Murjek** (reg 7231).

Tonnage: 5 070 brt, 2 870 nrt, 7 425 dw.  
Dimensioner: 91×16×8,1 m.  
Maskin: Fyrtakts enkelv. sexcylindrig B&W/GV-diesel om 2 600 hkr.

*Historik:* Byggt 1925 av AB Götaverken i Göteborg till Grängesbergsholaget. År 1941 den 5 mars torpederades **Murjek** i Nord-Atlanten av en tysk ubåt och sjönk.

I detta helt nya fartyg seglade han i nära sexton månader i fart mellan Sverige och nord- och sydamerikanska hamnar. Därefter blev det dags för Navigationsskolan i Göteborg där han avlade styrmans- och sjökaptensexamina med goda betyg. Det blev tom premium i sjökaptensklassen i form av en kikare. Styрманsexamen fick han tentera i en sjuksäng på Sahlgrenska sjukhuset efter en njuroperation. Detta om något bevisar Thor Gädde's okuvliga vilja och energi.

Direkt efter slutexamen i maj 1929 gick han ut som ende styrman i skärgårdsbåten S/S **Westkusten** som trafikerade hans egna hemmafärdsvatten längs bohuskusten. Under denna tid var det



Segelfartygspraktik fordrades för studier på Navigationsskolan och denna skaffade sig Thor Gädde i tremastskonaren **Ellen**. Foto från Tomas Johannesson.

överskott på sjöbefäl, och det gällde att ta de jobb som fanns. Thor Gädde stannade här ombord i drygt tre och en halv månad och därefter gick han ombord i Rederi AB Halland & Nornans lilla ångare **Godhem** som andre styrman. (Om S/S **Godhem** se LP 1985:3).

Han seglade i **Godhem** under fyra och en halv månad på nordsjötraden fram till mitten av februari 1930, då han avmönstrade och gick direkt över till bolagsbolsbåten S/S **Nornan** där han även tjänstgjorde som andre styrman i två perioder åren 1930–31.

Tonnage: 780 brt, 498 nrt, 1 068 dw.  
Dimensioner: 58×9,3×3,5 m.  
Maskin: 400 hkr.

**Historik:** Byggt 1920 i Kalundborg, Danmark med namnet **Gunhild** för Anchérs Rederi AB i Stockholm. År 1925 såld till Ångf. AB Nornan i Göteborg och omdöpt **Nornan**. År 1932 såld till Genua och omdöpt **Commerico**. Fartyget existerade vid krigsutbrottet,



I M/S **Murjek** seglade Thor Gädde ett år och fyra månader. Foto från Stig Nyberg.

men kan ej återfinnas efter kriget. Troligen krigsförlust.

Thor Gädde seglade sammanlagt nittion månader i **Nornan** på nordsjöfarten och Island, rederiets traditionella trad. Under mellantiden hann han med att

även segla andre styrman i den lilla kombinerade last- och passagerarbåten S/S **Örnen** under en vecka. Från **Nornan**, som han lämnade i början av januari 1939 kom han ombord i S/S **Falksten** från Göteborg och i detta fartyg seglade han

KUNGL. MAJ:TS  
OCH  
RIKETS

## KOMMERSKOLLEGIUM

Gör vederligt: Sedan *Thor Richard Gädde*  
vilken är född den *12 september 1903*  
i *Ålgås församling*,  
styrkt sig hava uppfyllt de för erhållande av styrmansbrev i Kungl. förordningen den 29 mars 1912 angående befäl å svenska handelsfartyg m. m. stadgade fordringar, meddelar Kungl. Kollegium honom detta **styrmansbrev**.

Stockholm den *26 maj* 1928

På Kungl. Kommerkollegii vägnar:  
*Per V. Wollmar*

*Thor Richard Gädde*  
Styrmansbrev för  
år *24* år 1928.

Form. 4 a (B 40: 5)

## BETYG

Sjökaptensexamen  
vid  
Navigationsskolan i *Göteborg*

*Thor Richard Gädde*  
född den *12 september 1903* *Ålgås församling*  
har vid den i enlighet med föreskrifterna i reglementet för navigationsakolorna i riket anställda och denna dag avslutade **sjökaptensexamen** erhållit följande betyg:

|                           |   |
|---------------------------|---|
| 1 matematik               | 8 |
| 2 fysik och mekanik       | 8 |
| 3 terraster navigation    | 8 |
| 4 astronomisk navigation  | 8 |
| 5 skeppshygge             | 8 |
| 6 maskinlära              | 8 |
| 7 sjömanskap              | 8 |
| 8 svenska språket         | 8 |
| 9 engelska språket        | 8 |
| 10 författningkunskap     | 8 |
| Medeltal                  | 8 |
| hålls- och förhandelslära | 7 |

På grund härav har den examinerade genomgått examen och erhållit huvudbetyget *med högst godkänd*, vilket härmed till bevis meddelas.  
Premium: *ex Re Re*

*Göteborg den 17 maj 1929*  
*Alfred*  
*Nel. Hore*

Styrmansbrevet fick Thor Gädde i maj 1928...

...och sjökaptensexamen togs ett år senare.

i huvudsak som förste styrman, med undantag av de första månaderna, då han var andre styrman.

Tonnage: 1 128 brt, 674 nrt, 1 700 dw.  
Sign: KHDL, reg 7629.  
Dimensioner: 70,5×10,3×4,1 m.  
Maskin: 750 hkr.



*Sjökapten Thor Gädde vid slutet av 1930-talet. Hans första tjänst som befälhavare var i Göthabolagets lilla ångare **Malva** mellan 8 nov. och 31 dec. 1942.*

*Historik:* Byggt 1907 i Trondhjem för A/S Inger i Trondhjem, namn **Inger**. 1927 såld till A/S Furulund i Oslo, omdöpt **Furulund**. År 1930 köpt av Rederi AB Thor i Göteborg, omdöpt **Falksten**. År 1935 såld till Rederi AB Sylvia, Göteborg, omdöpt **Kjell Billner**. Den 8 juni 1940 beslagtagna av tyskarna i Stavanger, nytt namn **Helga Schröder** från Hamburg. År 1955 skrotad i Tyskland.

Av allt att döma tycktes Thor ha trivts mycket väl i detta fartyg, vilket han seglade i under två år på nord- och östersjötraden, och därom vittnar också väldigt det utmärkta betyg han erhöll som bla uttrycker att: "han har visat sig vara fullt kompetent och pålitlig i fartygets navigering samt en mycket energisk och duglig arbetsledare. Han är absolut nykter och har han såväl i som utom tjänsten alltid fört en hedrande vandel och vinnlagt sig om ett städat uppträdande". Liknande vitsord och t o m ännu bättre och väldigt betyg följer honom från varje fartyg.

Han lämnade **Falksten** i slutet av december 1934 pga fartygets uppläggning och i mitten av februari 1935 får han en andre styrmansbefattning i göteborgsångaren **Britt-Marie** (reg 7180).



***Britt-Marie** var den största ångare som Thor Gädde seglade i. Foto från Stig Nyberg.*

Tonnage: 3 526 brt, 2 663 nrt, 5 260 dw.  
Dimensioner: 101,5×14,3×6,6 m.  
Maskin: 1 100 hkr.

*Historik:* Byggt i Middlesbrough 1907 och seglade troligen under grekisk flagg med namnet **Eleni Stathaos** fram till 1924 då Olson & Wright i Stockholm köpte henne. Nytt namn **Olson**. År 1928 strandade **Olson** på danska västkusten men bärgades och inköptes av Rederi AB Britt i Göteborg. Nytt namn **Britt-Marie**. 1 december 1935 exploderade fartyget i Santos och sjönk.

Tiden här ombord blev drygt tre månader på resa till USA och Europa, och efter kort tid iland i juni 1935 gick han ombord i S/S **Norrtälje** (reg 6366) som förste styrman i två olika perioder 1935 och 1936.

Tonnage: 801 brt, 478 nrt, 1 250 dw.  
Dimensioner: 59×9,2×3,77 m.  
Maskin: 800 hkr.

*Historik:* Byggt 1920 vid Bergsunds Mek. Verkstad i Stockholm för Norrtälje Nya Rederi AB i Norrtälje. År 1935 köpt av Rederi AB Gabor i Göteborg. Samma namn. År 1936 såld till Bergen. Omdöpt **Elsie**. Vidare öden okända.

Thor Gädde sammanlagda seglationstid i **Norrtälje** blev nio och en halv månad i nord- och östersjöfart. Efter dessa år i olika rederiers fartyg började han i det gamla anrika Göthabolaget i Göteborg, ett rederi som han förblev trogen resten av sin aktiva sjötid. Under årens lopp blev det åtskilliga vikariat i olika tjänsteställningar, ett vanligt förfarande innan ordinarie befattning kunde erbjudas. Dessutom var detta rederis fartyg eftertraktade eftersom de gick på hemmafart i stor utsträckning. Han började i S/S **Normandia** (reg 6055) och under olika perioder åren 1936–60 var



*Göthabolagets S/S **Burgundia** vid Packhuskajen i Göteborg 1940. En av många Göthaångare som Thor Gädde arbetade i. Foto: Gunnar Jonsson/Sjöhistoriskas saml.*



*I S/S **Patria** seglade Thor Gädde sju år och fyra månader, vilket var hans längsta sammanhängande tjänstgöring i ett och samma fartyg. Foto: Dag Almén 1947.*

han andre styrman i sex och en halv månad, förste styrman i fem månader och befälhavare i tre månader.

I S/S **Wallonia** (reg 6179) var han lika-

ledes mellan åren 1936–59 andre styrman i nära nio månader, förste styrman i tolv månader och befälhavare i ett år och fyra månader.

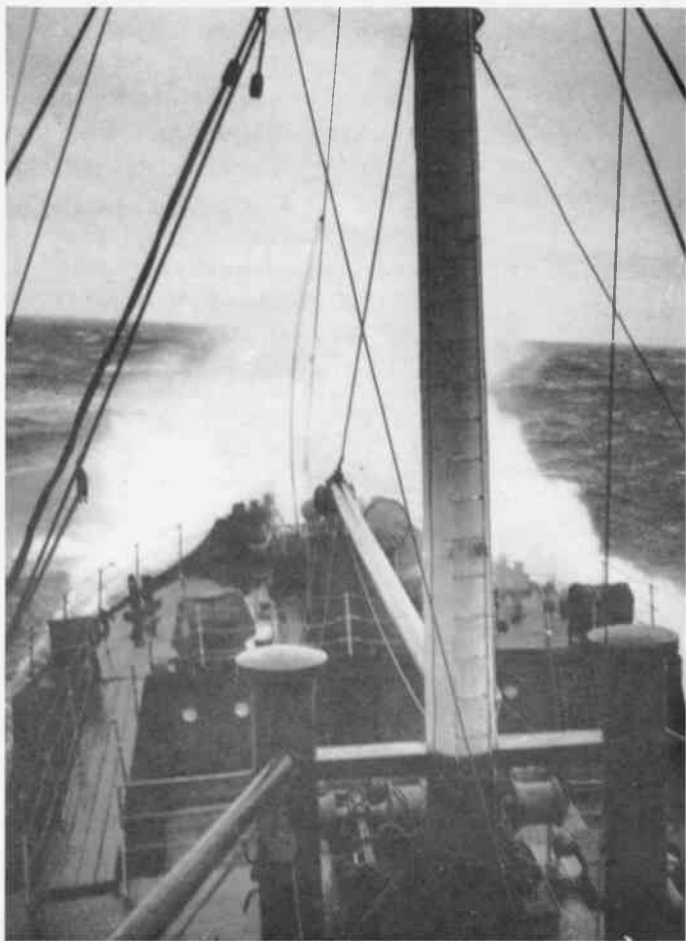
I S/S **Hollandia** (reg 6790) var han andre och förste styrman under 1938 i en tid av fyra månader.

I S/S **Burgundia** (reg 6391), en av Göthabolagets kanske finaste ångare, vilken tillika tog passagerare, hade han en mera kontinuerlig tid ombord om två år och fyra månader under åren 1939–42 då han skiftade mellan andre styrman och förste styrmansbefattningar.

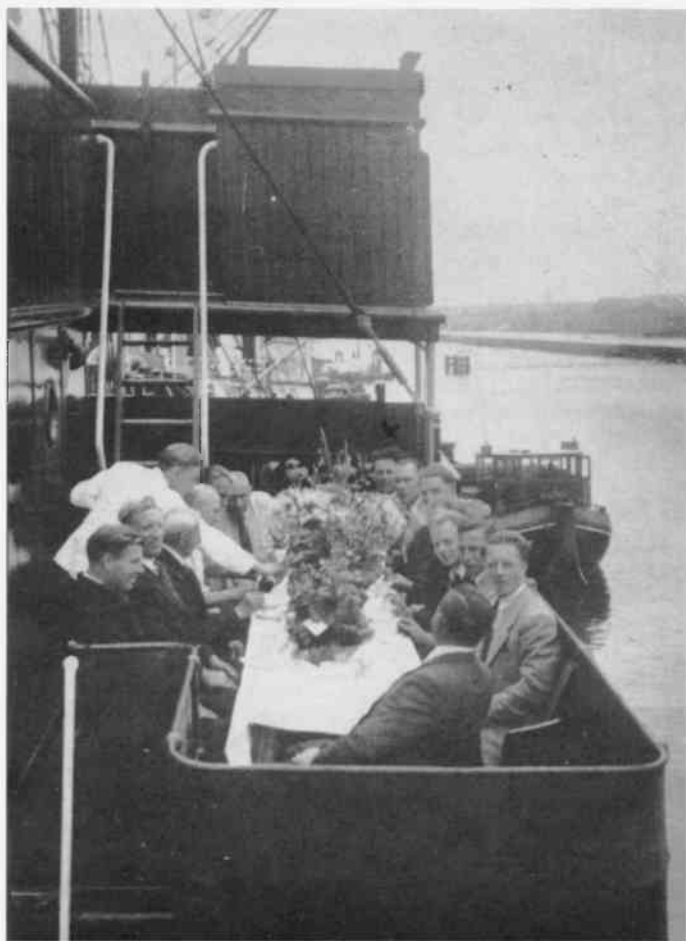
Året 1942, när den lilla S/S **Malva** införlivades med rederiet kom han ombord här och var omväxlande förste styrman och befälhavare under åtta månaders tid.

Thor Gädde:s längsta sammanhängande tid var i S/S **Patria** (7025) där han, efter att ha varit förste styrman viss tid blev ordinarie befälhavare. Han seglade en sammanlagd tid av sju år och fyra månader med detta fartyg. Den 11 mars 1955 gick han iland från **Patria**.

Samtliga av Göthabolagets ångare gick i huvudsak på nordsjötraden, vars olika hamnar måste vara mer än väl-



*S/S **Patria** tar en sjö över backen under en resa till Rouen på vårvintern 1951. Foto från familjen Gädde.*



*S/S **Patrias** omtyckte befälhavare, kapten Thor Gädde:s femtioårsdag firas ombord 12 sept 1953. Foto från familjen Gädde.*

kända för Thor Gädde med tanke på hans tidigare seglation.

I och med att Göthabolaget och Bratt-rederiet blev samseglande fick han ibland även segla befälhavare i brattbåtarna. Sålunda hade han befälet i S/S **Hervor Bratt** (reg 6962) en kortare tid 1957, i S/S **Dagmar Bratt** några månader samma år, i M/S **Jacqueline** (reg 10047) som tillhörde Bonnierföretagen men samseglade med Bratt-Götha ett tag. Här var han befälhavare i nio och en halv månad 1961. Under en månad 1961 förde han även M/S **Rigel** (reg 9893) och M/S **Patria** (reg 10103).

De sista åren av sin aktiva sjötid, innan ohälsa tvingade honom iland tjänstgjorde han sporadiskt i S/S **Adolf Bratt** (reg 8380) under kortare tid 1962 och i rederiets nya motorfartyg **Reine Astrid** i två och en halv månad under skilda perioder mellan 1957–62. Han avslutade sin långa och välmeriterade sjötjänst med kortare befälhavarvikariat i M/S **Gertrud Bratt** (reg 9733) och M/S **Barbro Bratt** under 1962–63 då han gick iland för gott på grund av tilltagande ohälsa.

Thor Gädde fick inte lång tid kvar att njuta sitt otium, redan den 13 oktober 1965 avled han i sitt hem i Göteborg drabbad av hjärtattack.

Under krigsåren var han i stort sett förskonad från direkta krigshandlingar mot de fartyg som han for i, men de påfrestningar som för övrigt belastade sjöfolket de här svåra åren slapp han inte ifrån. Konvojer med ideliga ubåtslarm, flygattacker till sjöss och i hamn och andra vedervärdigheter som de fick utstå som seglade i nordsjöfartens krigshärjade områden.

De som minns Thor Gädde, inklusive undertecknad, har en bild av en sällsynt helgjuten sjöman och människa, eller som ett av hans betyg karaktäriserar honom: "en synnerligen pålitlig, kunnig och arbetssam man som med omsorg och nit skött sina åligganden och därjämte visat ett höviskt och gentlemannaaktigt uppträdande mot såväl över- som underordnande". ■



*M/S Patria var nog effektiv men kanske inte så trivsam som S/S Patria.*



*Reine Astrid var ett vackert motorfartyg i GöthafloTTan, byggd 1953.*



*Thor Gädde slutade sin sjömansbana med ett befälhavarvikariat i S/S Barbro Bratt. Han gick iland för gott den 21 januari 1963. Foto: P Johnsen.*





Foto Johan A Jönsson

## Varvsbilder:

# LINDHOLMEN

Från Elmer Jönsson har redaktionen fått ovanstående ovanliga foto på de gamla sliparna på Lindholmens Varv. Fotot är taget någon gång 1917 eller 1918 av Elmer Jönssons far Johan A Jönsson som var verkmästare i maskinverkstaden på varvet.

På sliparna ligger Red AB Volos ångare **Othem** och ångtrållaren UA 2 **Fiskmäsen** tillhörig AB J N Sanne. För om ångtrållaren skymtar ett mindre fartyg, kanske ett lustfartyg. Närmast i bassängen ligger Marstrandsbolagets S/S **Marstrand** och en kanalångare.

De flesta av skjulen i bakgrunden förstördes vid storbranden 1925 som ödelade Strömman & Larssons Brädgård. Idag ligger Lindholmshamnen där och är exporthamn för Volvo.

På det lilla fotot som är från den 25 juni 1963, har just ett kylfartyg sjösatts för Red AB Nordstjernen och i dopet

fått namnet **Rio Negro Valley**. Både Nordstjernen och Lindholmens Varv ingick i Johnsonkoncernen, som lät bygga många vackra fartyg på koncernvarvet för egen räkning. Några stapelavloppningar sker ej längre vid Lindholmens Varv. Varvet är som bekant ned-

lagt och på den gamla varvstomten finns nu ett utbildningscentrum: Projekt Lindholmen.

De gamla sliparna låg i ungefär samma längdriktning som verkstadsbyggnaderna bakom nybygget på stapeln i bildens mitt.

B S



# Vykortshörnan

Redaktör Robin Holmstedt

Skutvännen K E Hammarskär har sänt in ett vykort med ett välkänt motiv för många bilister, småbåtsägare och ljungskilebor, nämligen betongbåten vid småbåtskajen i Ljungskile. Särilingen låg upplagd som ett monument över ett misslyckat projekt i många år. Själv minns jag henne ännu mycket väl från mina unga år då jag ofta passerade och såg henne genom bilfönstret. Flera ljungskilebor tyckte att hon inte precis var någon skönhets och måste bort eftersom hon störde den vackra naturmiljön i viken. Hon sprängdes därför bort någon gång i mitten av 1960-talet. Men hur kom det sig att det blev en betongbåt?

Jag tittade i boken "Skämt och Allvar", årsbok från Malmö museum 1976, och fann en artikel med sex sidor och lika många illustrationer under rubriken "Sveriges första betongfartyg". Jag har här gjort ett par axplock ur den:

Fartyget sjösattes den 24 december 1918 i Malmö vid ett nybildat varv med namnet AB Betongvarvet. Hon döptes till **Linnéa** och fick en längd av 42 meter, djup vid barlast 2,05 meter och lastad 4 meter. Fart med full last 8 knop. Lastrummen var tre till antalet och de vattentäta skotten fem. Fartyget skulle framdrivas av råoljemotorer placerade akterut och hon försågs med elektriskt ljus och motorvinschar. Boken beskrev henne på följande sätt: "Vid en hastig anblick av den grå kolossen fick man ett intryck av en hybrid mellan en pansarkryssare och en stor ubåt."

Man hade optimistiska planer på att bygga flera betongfartyg eftersom man led stor tonnagebrist efter första världskriget. Det var en malmöbo vid namn



K W Ljungdell som uppfann den egenomliga betongbåten.

Varför betong i stället för sedvanligt stål? Jo, enligt Ljungdells patent skulle det ge fördelar: snabb byggnadstid, egenvikt jämförbar med stål, lång livslängd och låg materialkostnad. Man hade byggt flera liknande båtar i betong tidigare i andra länder och i Sverige även pramar men det slog inte väl ut. Man upptäckte nackdelar i hög egenvikt, lång härdningstid och besvärlig sjösättning.

Rederi AB Betongett i Malmö hade planer på att sätta **Linnéa** i fraktfart med trä på ryska östersjöhamnar. Sjösättningen uppmärksammades i pressen med lovordande artiklar och framtidsstro. Utrustningsarbetet påbörjades och skulle vara klart under mars 1919, men

det blev förseningar och finansiella problem i bolaget uppstod. Avtalad leveranstid hölls inte. Ingen ville nyteckna aktier till 40 procent av tidigare innehavd aktiepost. I början trodde man på högkonjunktur men den förbyttes mot djup depression med rederifallisemang och fartygsuppläggningar. Båda bolagen var i en besvärlig situation, till sist brast det och bolagen trädde i konkurs i december 1919. **Linnéa** släpades i trist jungfruform från varvet i Malmö till en liten vik i Lyckorna. Efter några år användes hon som brofäste för en småbåtsbrygga.

En drömsaga som fick ett snöpligt slut. Det framgår inte i boken varför **Linnéa** hamnade just i Ljungskile. Kan någon minnesgod läsare svara på denna fråga?



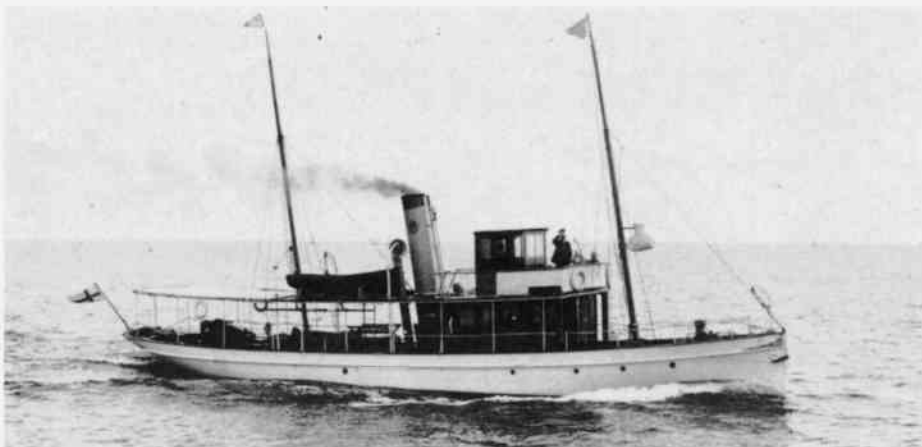
## THUNBOLAGET 1938 – 1988



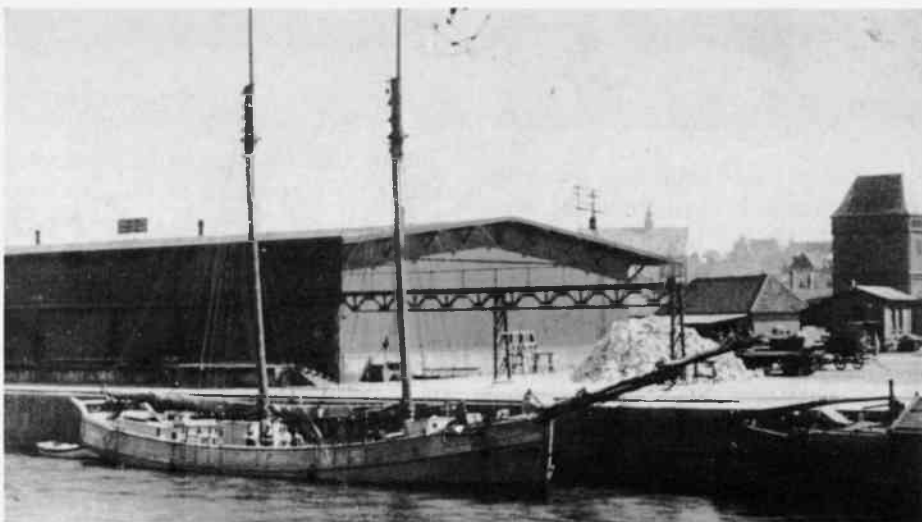
Jubileumsboken är skriven av Jan Davidsson. 90 sidor rikt illustrerad i färg och svartvitt. Boken säljs av Klubb Maritim Västra Kretsen och kostar **135:—** inkl emb. och porto.

Sätt in summan på postgiro: **439 50 28-6** Klubb Maritim Västra Kretsen, så kommer boken i din brevlåda.

# Frågor – Svar Kompletteringar



*Tullia kan inte vara den okända lustyachten. Foto från Gunnar Hedman.*



*Är det Essie av Brantevik som figurerar i LP 1987:4? Foto från Eric Dambert.*



*Den lilla okända ångbogseraren Siken år 1895. Foto från Terje Fredh.*

## Lustyachten igen . . .

I Länsypumpen 1986:4 fanns en bild av en vacker lustyacht, som Sjöfartsmuseet i Göteborg önskade få identifierad. Buden har sedan nästan haglat och i varje senare nummer har influtit förslag på vilken lustyacht det kan vara fråga om och även – inte minst – uppgifter på vilka det inte kan vara.

Om vi utgår från att den aktuella lustyachten, som på bilden ligger i Halmstad, är svensk finns det nog inte så många att välja på. Tomas Johannesson redogör i LP 1987:4 för tänkbare kandidater och visar med en bild att det inte kan vara fråga om den i ett tidigare nummer föreslagna **Oriental**. Ett av Tomas förslag är den år 1881 byggda **Tullia**. Jag har i min samling ett par bilder av **Tullia** tagna ur olika vinklar och vid olika tidsperioder. Jag får göra som Tomas gjorde beträffande **Oriental**; jag sänder in dessa bilder för att visa att **Tullia** kan det inte vara fråga om. Då **Oriental** onekligen hade stora likheter med den oidentifierade har den som synes inte ett spår likhet med **Tullia**. Vem vet hur och när **Tullia** slutade sina dagar?

Det här börjar ju likna tio små negerpojkar. Genom insända foton faller den ena kandidaten efter den andra bort. Tomas håller på att det möjligen kan vara fråga om **Sulitelma VI**. Vem kan med foto visa att den okända är **Sulitelma VI** eller kanske rent av visa att det inte är den?

*Gunnar Hedman*

## Seglaren vid Islandsberg

Har just talat vid en besättningsman som stod i **Essie** mellan 1928 och 1930. Vi har tillsammans noga granskat bilderna och kommit fram till att det nog kan vara **Essie**. På det bifogade fotot syns att **Essie**, trots motor, hade sina långa stänger kvar, mycket framstegade. Jämför jagarbom, waterstag, stampstag och -dävert. **Essie** var tidigt byggd och hade lite slankare låring än **Hulda**.

*Eric Dambert*

## Vem berättar om Siken?

Terje Fredh har sändt in ett antal foto på "okända" fartyg. Vi börjar med att visa ångbogseraren **Siken**, fotograferad på Uddevalla Mekaniska Verkstads slip i maj 1895. Finns det någon i läsekretsen som vet något om denna bogserare vore vi tacksamma för några rader. Vem vet, hon kanske existerar ännu?

*Redaktionen*



Ex-trålaren **Vale** på slip. Foto från Roland Linder.

## Vale lever vidare som fritidsbåt

Jag fick av en kollega i båtbranschen en kopia av sidan 27 i Länsumpen 1987:1. Där skildrades ex-trålaren **Vales** liv fram till 1977 då hon köptes av mig och min hustru.

Hon är förvisso ett kraftigt bygge med skrovet i gott skick. Trots detta har vi i underhållssyfte blivit tvungna att byta en del bord. **Vale** har dessutom fått en större styrhytt, nytt däck samt ny maskin. Hon har sedan 1983 en 192 hkr turboladdad Volvodiesel. Skandiamotorn typ 2×60 var i sig själv praktiskt taget outslitlig, men den hade en egenhet att sprida smörjolja omkring sig,

ovan däck speciellt. Vid försök att minska smörjningen och därigenom mängden utkastad olja, skar det främre ramlagret.

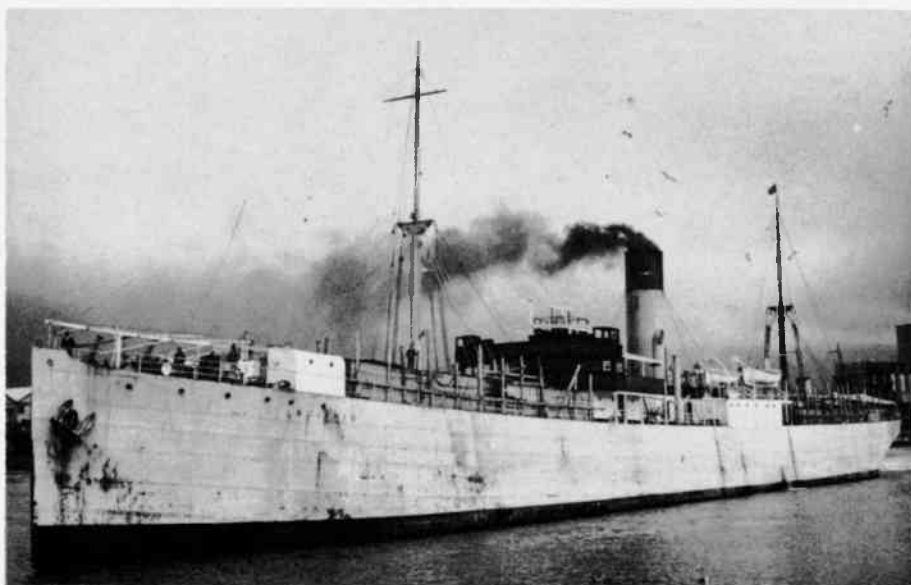
I valet mellan en diesel och att gjuta nytt tenn i lagret, valde vi en dieselmotor.

**Vale** är idag fortfarande i gott skick och har säkerligen åtskilliga år framför sig.

**Vale** är sedan 1984 förtöjd i Båstad efter fyra år i Otterbäcken/Sjötorp.

Nu för tiden är hon plådad i vattenlinjen med koppar och har andra brädan på brädgången röd. Till hösten skall hon förses med aktermast och bom för senare utrustning med hjälp- och stödsegel; hon rullar nämligen grymt i sjön.

*Roland och Barbro Linder*



**Indianic** seglade för Trans mellan 1908 och 1936. Foto Alex Duncan.

## Malmland och Indianic

Karl Osterman har sänt in följande historiker om de efterfrågade **Malmland** och **Indianic**.

*Redaktionen*

■■■ **Malmland**, motorfartyg, byggd 1942 av Eriksbergs Mek Verkstad, Göteborg för Ångfartygs AB Tirlfing, Göteborg.

Tonnage: 8 673 brt, 2 273 nt, 12 620 tdw. Dim: 491,6×61,0×26,9 fot.

Maskineri: Tvåtakts dubbelverkande 8 cyl 450×1200 mm om 4 600 ihk tillverkad av Varvet/B&W.

Reg.nr: 8549/Signal SFTN.

Sjösatt 9 juni, levererad 3 december.

17 januari 1962 såld för 2 887 000 kr till Cie Maritime Francaise Soc Maritime Nationale, Dunkerque, nytt namn **Ile Grande** (Fr).

September 1967 såld till Maregida Cia Nav SA, Panama, nytt namn **Romulus** (Pa).

13 december 1969 på ingående till Bayonne strax utanför piren fick fartyget maskinhaveri och ankrade upp för att reparera felet. Den 15 blåste upp till full orkan och fartyget draggade och drev med våldsam fart på den norra hamnpiren kl 6 pm. Bröts strax itu och sjönk helt under natten till den 16.

■■■ **Indianic**, ångfartyg, byggd 1908 av Hawthorn, Leslie & Co Ltd, Newcastle för Rederi AB Transatlantic, Göteborg.

Tonnage: 4 354 brt, 3 366 nt, 7 800 tdw. Dim: 393,7×52,0×25,7 fot.

Maskineri: 3 cyl Tripleångmaskin 27 1/2", 46" & 76"-48" om 2 200 ihk tillverkad av Varvet.

Reg.nr: 4883/Signal JRCT, 1933 ändring till SFEN.

Sjösatt 1 maj, levererad 1 juli 1908.

3 februari 1936 anm. såld för 9 500 pund till A Lusi, London. Reg på Pindos S S Co Ltd, Argostolo, nytt namn **Pindos** (Gr).

4 augusti 1940 kl 21.20 torpederad på pos. 55°20' N och 08°50' W i Nordatlanten av Tyska ubåten U 58 förd av Kapitänleutnant Heinrich Schonder.

## Baksidan

Nordström & Thulins **Tritonia** vid leveransprovturen den 12 maj 1942. Foto från Eriksberg.



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".