

# LÄNSPUMPEN





Utgiven av Västra Kretsen av  
Klubb Maritim  
Förening för fartygshistorisk forskning

Utkommer med fyra nummer per år.

Huvudredaktör och ansvarig utgivare:  
Kristen 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 1989: 90 kr  
Postgiro 81 57 68-7  
Lösnummerpris: 25 kr

Årgång 18. Nummer 68 från starten.  
ISSN 0281-4242

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

#### Omslagsbilden:

Detta unika färgfoto över Göteborgs hamn under krigsåren är taget av en fotograf på Wezäta före 1943 års utgång. Bilden har vi fått låna av Industrimuseet i Göteborg, som låtit oss göra vykort av den. Kortet ingår i en ny vykortsserie som Västra Kretsen ger ut med anledning av andra världskrigets utbrott för femtio år sedan. Se annons på sidan 5 i tidningen.

**Redaktionellt.** Nu har vi hållit på att göra Länspumpen några år. Vi börjar finna de ramar som omger produktionen av tidningen. Men, som du märker, är vi ibland lite sena med utgivning. Inte minst detta nummer.

Vi är en brokig samling som gör tidningen. Redaktionen består av tre personer: Kristen Bång, Jan Johansson och Bertil Söderberg. Kristen driver åkeri med trettiofem anställda vilket inte är något latmansgöra. Ofta möten och andra uppdrag på kvällarna.

Jan kör varje natt långtradare Göteborg-Helsingborg-Göteborg. Sover gör han på dagarna och Länspumpen på helgerna.

Bertil är brandman och jobbar skift. Förutom arbetet med Länspumpen är han också ordförande i Västra Kretsen.

Som Du förstår käre läsare stjal ju Länspumpen en hel del tid av oss. Av förklarliga skäl träffas vi inom redaktionen inte så ofta. När en sover är två andra vakna och vice versa. Tiden går som bekant fort och vi har oftast svart att hinna med. Därför har vi inga bestämda utgivningsdatum. Vi skulle helt enkelt inte klara det. Detta nummer har blivit mycket sent och vi kan inte skylla på tryckeriet. När vi är så här sena är det många som hör av sig och undrar när Länspumpen kommer. Det känns både bra och och inte bra. För oss känns det bra att det vi gör är efterlängtat, samtidigt känns det inte bra då vår strävan att komma ut regelbundet är svår att uppfylla.

För ett antal år sedan bildade vi i redaktionen en stödförening för Länspumpen som heter Föreningen Länspumpens Vänner. Syftet var att stödja Länspumpens utgivning. Föreningen har dock aldrig bedrivit någon egentlig verksamhet. Anledningen är helt enkelt att läsekretsen varit så generös med frivilliga bidrag så att tidningen utvecklats till den produkt som Du nu håller i Dina händer. Utan Er stöd hade *Pumpen* helt säkert sett annorlunda ut.

När vi ändå har ordet och eftersom många har frågat vill vi meddela att vi i redaktionen som privatpersoner inköpt en samling glasnegativ som vi kommer att marknadsföra under namnet *Foto-Pumpen*. Namnet är valt med tanke på vårt förhållande till Länspumpen. Vi hoppas att vi i framtiden skall få rika tillfällen att använda bilderna som illustrationer i Länspumpen.

Redaktionen

### Innehållsförteckning

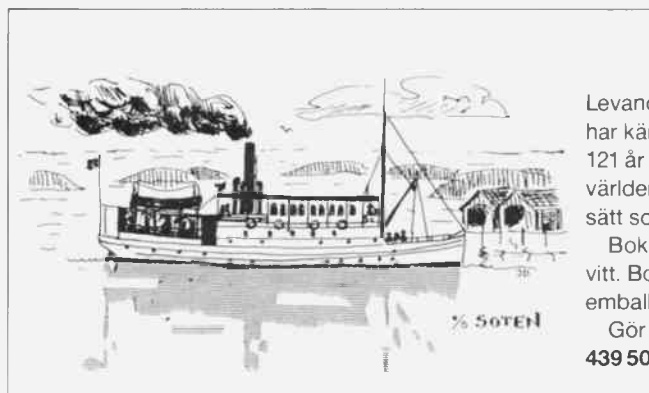
|   |                            |
|---|----------------------------|
| 3 Bilder från andra världskrigets dagar .....                 | B. Söderberg               |
| 6 Angaren Gwalia – ett krigsöde .....                         | C. G. Sundius              |
| 12 Det var då ... ..  | Rickard Sahlsten           |
| 14 Nu är Herkules vår båt .....                               | Bertil Söderberg           |
| 15 S/M Olga av Ven – Varvsbilder .....                        | Gustaf Gustafsson          |
| 16 Minne från slutepoken med skutorna inom Kusttrafiken ..... | Sigge Bergh                |
| 17 Unika svenska coasters .....                               | Kristen Bång               |
| 18 Böcker på frivakten .....                                  |                            |
| 18 Konservtrafik .....  | Terje Fredh                |
| 20 S/S Östersunds rendez-vous .....                           | L. Pettersson/R. Holmstedt |
| 22 Frågor-Svar-Kompletteringar .....                          |                            |
| 27 På sluttampen .....  | Kristen Bång               |

### SOTEN • VETERANEN

Levande legend, Veteranernas veteran och Grand Old Lady ... Som bekant har kärt barn många namn! Det handlar om SOTEN vars historia sträcker sig 121 år tillbaka och är så innehållsrik man överhuvud kan begära. I boken får världens äldsta fartyg i bruk över 100 bruttoton sin historia levandegjord på ett sätt som bara en sann veteran förtjänar.

Boken är skriven av Jan Davidsson. 74 sidor, rikt illustrerad i färg och svart/vitt. Boken säljes av Klubb Maritim Västra Kretsen och kostar **165 kronor** inkl emballage och porto.

Gör din beställning på **Klubb Maritim Västra Kretsens postgiro 439 50 28-6**, så kommer boken till din brevlåda!





Göteborgs hamn isvintern 1940. Det rådande kalla vädret med kraftig isbildning lamslog nästan sjöfarten. Vid Lindholmens Varv ligger S/S *Tolken* och i bojarna på redan en finsk *Thordénbåt* samt en "Tönsbergare". För om norrmannen kämpar en bogserbåt, med pråmslöp, sig sakta uppströms. Foto: S. Sjöstedt 1940–03. Sjöhistoriskas samlingar.

## Bilder från andra världskrigets dagar

av Bertil Söderberg

Den första september är det femtio år sedan andra världskriget bröt ut. Denna händelse har rönt stor uppmärksamhet i massmedia och de påföljande krigsårens händelseutveckling för vårt land har ingående beskrivits. Att Sverige kunde upprätthålla en relativt god levnadsstandard berodde på att vår handel med yttervärlden fungerade tack vare vår egen handelsflotta. Sjömännens insatser under kriget tycks dock ha blivit bortglömda.

UTAN SJÖMÄNNENS arbetsinsatser under krigsåren hade vår livsmedelsförsörjning inte fungerat och industrin ej fått viktiga råvaror och kol. Krigssjöfarten var farlig och krävde



För att klara bevakningen längs vår kust inkallades fiskebåtar för tjänstgöring som hjälpvedettbåtar. Här vid nya Varvet i Göteborg. Foto: Gunnar Jonsson.

sina offer. 1370 sjömän och fiskare omkom och 270 fartyg gick förlorade. Inte nog med detta utan många av de som seglade under dessa farofyllda år fick psykiska men för livet.

### Inledningsskedet

De krigförandes mineringar tvingade fram nya leder längs svenska kusten för att skydda sjöfarten. Örlogsfartyg, inkluderande hjälpvedettbåtar, patrullerade utefter hela vår kust. Minsvepning utfördes kontinuerligt och speciellt i Öresund och på Västkusten. Avmagnetiseringsstationer byggdes i Göteborg, Karlshamn och Stockholm för att ge fartygen skydd mot magnetminor. Handelsfartygen målades med nationalitetsbeteckningar och nya bestämmelser utfärdades för personalens säkerhet.

### Första fartygsförlusten

Brattrederiernas ångare **Gertrud Bratt** blev handelsflottans första krigsförlust. Hon torpederades den 24 september 1939 av en tysk ubåt utanför den norska sydkusten. Besättningen fick möjlighet att gå i livbåtarna innan sänkningen.

Endast några månader senare den 18 januari 1940 torpederades M/S **Pajala** utan föregående varning. Härmed ökade riskerna för sjömännen vilket medförde osäkerhetskänslor hos de flesta ombordvarande, vilket satte sina spår.

### Skagerackspärren

I samband med anfallen på Norge och Danmark utlades en minspärr mellan länderna, den sk Skagerackspärren. Den svenska handelsflottan blev nu uppdelad i två delar, en utanför som seglade för de allierade och den andra delen gick på Tyskland eller lades upp i hamnarna.

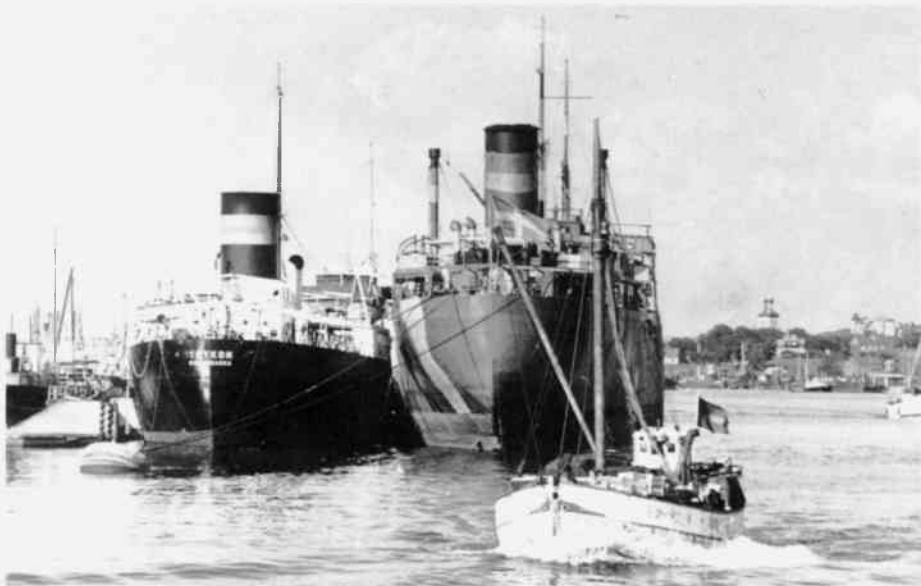
Många av sjömännen som hamnade



Befästningsarbeten på Böttö fyr i inloppet till Göteborg. Foto: Gunnar Jonsson.



Upplagda fartyg i hamnarna var en följd av kriget. Här ligger **Pollux** från Tallin och en annan ångare vid Majnabbe i Göteborg. Foto från Bertil Söderberg.



Två tankfartyg vid Ryhamnen i Göteborg. **Trykon** från Kungsbacka, men vad heter den camouflagemålade tankern? Foto: Gunnar Jonsson 1940/Sjöhistoriskas arkiv.



Motorseglaren **Johnny** passerar från H. M. Hjälpvedettbåt 384:s resa på västkusten 1940. Foto: Gunnar Jonsson/Sjöhistoriskas samlingar.

utanför spärren kom inte hem förrän efter krigsslutet. De seglade bla i konvojerna över Nordatlanten och var och en kan säkert föreställa sig att sjömännen utsatts för stora påfrestningar.

### Lejdtrafik

Så småningom kom lejdtrafiken, eller Göteborgstrafiken som den också kallades, igång den 30 december 1940 då **Gullmaren** löpte in till Göteborg från New York. Utan denna trafik hade vår livsviktiga utrikeshandel ej kunnat upprätthållas och landets neutralitet förmodligen ej bestått.

Genom lejdtrafiken anlöpte 232 fartyg Sverige, medan 227 avgick. Av dessa förliste två fartyg.

### Röda Kors- och utväxlingsfart

Flera svenska handelsfartyg var engagerade i internationell Röda Kors tjänst med hjälpsändningar till civilbefolkningen i de krigsdrabbade länderna och för krigsfångeutväxling.

Fartygen åtnjöt fri lejd av de krigförande och var därför målade med svenska nationalitetsmärken samt Röda Kors märken.

Röda Korsfartygen utförde en stor humanitär insats med sina laster av förnödigheter för de drabbade människorna. Likaså krigsfångeutväxlingen som våra stora passagerarfartyg var engagerade i.

### Krigsslut och fred

Efter freden i maj 1945 kom sjöfarten igång i normal omfattning. Minor utgjorde dock fortfarande en stor risk vilket visade sig då tjugo handels- och fiskefartyg gick förlorade efter krigsslutet och kan betraktas som krigsförlisningar.

Tyvärr glömdes ganska snabbt sjömännens och fiskarnas insats för Sverige under denna svåra tid. Hade vi inte haft en egen handelsflotta att förlita oss på hade Sverige knappast kunnat klara försörjningen och förbli neutralt under andra världskriget.

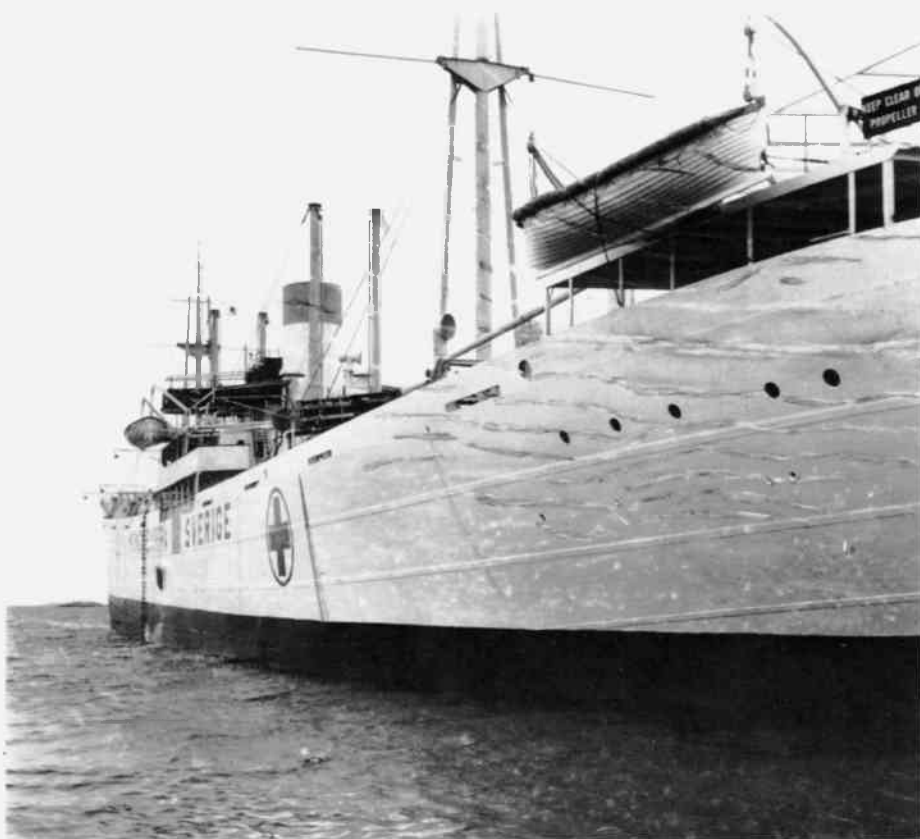
Källor:

Lejdtrafiken

Svenska handelsflottans

krigsförluster under andra världskriget

Svenskt Sjöfolk i krig och fred ■



*Mongabarra var engagerad i Röda Korsets trafik. Observera de utsvängda livbåtarna och lamporna för belysning av skrovsidan. Foto: Wezäta/Industrimuseet, Göteborg.*

## VYKORT FRÅN KRIGSÅREN

VÄSTRA KRETSEN ger ut en ny vykortserie (nr 13) med anledning av krigsutbrottet för femtio år sedan.

Serien består av tio foton varav ett i färg (se framsidan). Formatet är 10×15 cm och på baksidan finns uppgifter om fartygen.

Pris: 40 kronor inkl porto.

1. Vy över Göteborgs hamn (färg)
2. S/S Carbonia
3. M/S Akka
4. M/S Bardaland
5. M/S Fenris
6. M/S Stegeholm
7. M/S Mongabarra
8. M/S Bohus
9. M/S Dagmar Salén och S/S Titania
10. T/S Drottningholm



Gör din  
beställning på  
postgiro: 439 50 28-6  
Klubb Maritim  
Västra Kretsen



Svenska Lloyds lastångare **Gwalia** passerar Hisingstads färjeläge på utgående från Göteborg i början på 1930-talet. I över 30 år syntes hon i Göteborg men ytterst få foton finns på henne. Foto från Sjöhistoriska museet i Stockholm.

# Ångaren GWALIA – ett krigsöde

av Carl-Gustav Sundius

**Följande text ska försöka att ge en beskrivning av denna gamla lloydares resor och de händelser som hon helt eller delvis var inblandad i, innan en tysk utbåtstorpedd satte stopp för hennes långa tjänst i rederiet.**

ÅNGAREN BYGGDES år 1907 i Sunderland, England av S. P. Austin & Son, Ltd. för Ångfartygs AB Göteborg-Manchester i Göteborg och döptes till **Heimdal**. Måtten blev 67×10,5×4,3 och tonnaget brt 1047, nt 702 och hon lastade 1650 ton. Maskinen var en vanlig trippel om 590 hp.

Fartyget var av tämligen enkel utformning, en shelterdäckare med fyra luckor, enkla bommar och däckshuset midskepps avdelade genom bunkerluckan

och skorstenen just på akterkant av förliga däckshuset, där salongen och en del av befälets hytter var inrymda.

Rederiet upprätthöll linjer mellan Göteborg, Halmstad och Östersjöhamnar å ena sidan samt huvudsakligen Manchester å den andra sidan. Under åren 1907–15 trafikerade ångaren denna trad och blev således en välkänd profil i Merseysides hamnar och lastplatser. År 1915 övertog Svenska Lloyd både rederiet och dess båda fartyg. **Heimdal** behöll dock sitt namn ännu några år, men döptes sedermera om till **Gwalia**, ett namn som hon skulle göra sig mer än känd under på sin trad. De närmaste åren skaffade sig Svenska Lloyd kontroll över huvudparten av gods- och passagerartrafiken mellan Göteborg och brittiska hamnar och **Gwalia** fortsatte sina tidigare resor utökade med fler platser inom

sitt gamla område på den engelska och skotska nordvästkusten.

## Mellankrigstiden

Första världskriget tog en stor andel av Svenska Lloyds flotta, tretton fartyg förlorades på olika sätt och åttio sjömän omkom, men **Gwalia** klarade sig genom krigsårens påfrestningar utan skador. Ångaren fortsatte att lunka på i sin traditionella trad även under efterkrigsåren. Alldeles helskinnad kom hon dock ej undan, liksom flertalet fartyg var även **Gwalia** utsatt för smärre haverier såsom kaj-kollisioner, grundkänningar och andra, till synes, oundvikliga missöden. Under den svåra isvintern 1922 fick hon en del isskador, läckor mm i Kattegats packisvallar.

Rederiets flotta förändrades i stora



*Gullbergskajen fotograferad från Götaälvbron i slutet av februari 1940. Bilden illustrerar de svåra isförhållanden som rådde den första krigsvintern vilket medförde för **Gwalias** del ett längre hamnuppehåll. Foto: S. Sjöstedt/Sjöhistoriskas samlingar.*

drag under årens lopp. man inköpte och försålde ett stort antal fartyg och det byggdes nya så gott som årligen, men för **Gwalias** del hände inget. hon gick sin regelbundna och invanda trad mellan svenska västkusthamnar och brittiska motsvarigheter. År 1930 i november råkade hon illa ut då hon strandade vid Rudha Barr Point utanför Glasgow och läget var riskabelt. Eftersom inget lämpligt brittiskt bärgningsfartyg fanns till hands, fick Röda Bolagets **Fritiof** avgå från Helsingborg och i mycket hårt väder ta sig till strandningsplatsen. Efter cirka en veckas arbete flottogs **Gwalia**. Under resten av 30-talet fortsatte hon sina resor på sin vanliga linje.

**Gwalia** ångade fram och åter över Nordsjön, årstiderna växlade och väderförhållandena med dem. Kurserna lades genom Pentland sunds strömvirvlande vattendrag och mellan Hebriderna mot eller från sina destinationsorter vid Irländska sjön. Under fartygets verksamma år på sin Englandstrad lastade man i huvudsak trävaror, pappersmassa och andra för Sverige typiska exportprodukter och hem blev det ofta kollaster, plåt m.m. **Gwalia** kunde nog betecknas som ett relativt lyckosamt och lönande fartyg

trots sin relativa litenhet, eftersom rederiet behöll henne, när så många andra ångdrivna bolagsfartyg köptes och såldes i stor omfattning. **Gwalia** hade ju en hård trad över Nordsjöns och Irländska sjöns ofta stormpiskade vatten och tidvattens tabellerna kom säkert ofta till användning, när man skulle ta sig genom Pentland sund med dess svåra tidvattenströmmar. Det gällde att vara påpasslig och försöka utnyttja eventuell medström vid de här passagera. **Gwalias** ångmaskin utvecklade inte mer än 590 hp och hon hade inte mycket att sätta emot, när hon nedlastad på märket skulle ta sig igenom vid ogynnsamma strömriktningar vilka kunde ha maximala farter lika med **Gwalias** egen.

Under 20- och 30-talen var sjöfarten tidvis mycket livlig mellan Sverige och England, ångfartygen övervägde i antal och Nordsjön korsades i alla riktningar av otaliga bolmande lastdragare av olika nationalitet, format och fason. Navigeringskonsten utövades enligt gamla beprövade metoder ty ännu var det långt kvar till de snurrande radarantennerna. Nordsjön var inte då som nu belamrad med borrtornens surrealistiska stålskelett och hade ej heller helt eller delvis för-

giftats av medvetna dumpningar. Stora fiskeflottor låg på bankarna runt Britanniens kuster och kollisionstillbudet var många när tjockan låg tät och steambåtarna kröp fram med råmande ångvisslor.

### ”Krigets vindar”

I slutet av 30-talet hopades krigsmolnen över Europa och den 1 september 1939 var andra världskriget ett faktum. För sjöfarten mellan Göteborg och England märktes inte krigshändelserna så mycket de första månaderna. Visserligen förlorade bla Svenska Lloyd sitt första fartyg den 23 oktober, S/S *Albania*, utanför Englands ostkust genom min- eller torpedsprängning, men de verkliga förlusterna började först året därpå då rederiet miste fyra av sina fartyg och åtskilliga omkom.

För **Gwalias** del innebar kriget ingen inskränkning, hon fortsatte sina vanliga resor på den nu allt farligare traden. Under januari/februari 1940 gjorde hon en tur/retur resa Göteborg–Manchester och några mindre hamnar, men därefter blev hon liggande i Göteborg fr o m 23 februari till 16 mars, delvis beroende på de svåra isförhållanden som rådde den här första krigsvintern. Under hamntiden skedde



*De allierades konvojer hade en farofylld färd innan målet nåddes. Eskorten var inte all-tid så stark i krigets början. Foto från Bertil Söderberg.*

en hel del förändringar i besättningens sammansättning.

Enligt dåvarande mönstringsförordning skulle besättningsantalet på ett fartyg av **Gwalias** storlek utgöras av totalt tjugo till tjugoen man. Sk nyårsmönstring företogs den 8 januari, då delar av den gamla besättningen ommönstrades och andra av- och påmönstrades. Om-sättningen var i allmänhet stor under krigsåren och före fartygets första utresa påmönstrades tio man. När hon återkom till Göteborg i slutet av februari av-mönstrades sexton man vilka ersattes da-garna innan avgången.

Rullan hade då följande utseende:

Befälhavare kapten S. B. Lindberg, f 1881, gammal veteran i bolaget med

tjänst i **Gwalia** ett tiotal år. Omkom vid förlisningen.

Förste styrman O. T. Pettersson, f 1880, mångårig i bolaget, omkom vid förlisningen.

Andre styrman K. A. Lange, f 1905, påmönstrade 15 mars, omkom vid förlisningen.

Övermaskinist K. Algot Pettersson, f 1898, i bolaget sedan 1931, omkom vid förlisningen.

Andre maskinist A. E. Amberntsson, f 1885, i **Gwalia** sedan 1939, omkom vid förlisningen.

Steward O. E. Mattsson, f 1907, på-mönstrade 16 mars, omkom vid förlisningen.

Kock A. G. H. Johansson, f 1916,

påmönstrade 15 mars, avmönstrade i Gibraltar 26 september.

Mässuppassare K. T. Forsberg, f 1920, påmönstrade 15 mars, avmönstrade i Workington, England 31 oktober (omkom vid torpederingen av M/S **Valparaiso** 30 december 1940).

Donkeyman S. O. Wiklund, f 1910, på-mönstrade 15 mars, avmönstrade i Melilla, Marocko 21 september.

Smörjare J. O. Frank, f 1901, påmönstrade 14 mars, avmönstrade i Bayonne, Frankrike 22 juni.

Eldare K. E. Wallstedt, f 1917, på-mönstrade 15 mars, avmönstrade i Melilla 21 september.

Eldare G. E. Norén, f 1904, påmönstrade 15 mars, avmönstrade i Melilla 21 september.

Eldare K. A. Kullander, f 1890, på-mönstrade 15 mars, omkom vid förlisningen.

Eldare N. G. Wärja, f 1918, påmönstrade 16 mars, omkom vid förlisningen.

Maskinelev K. A. Fredriksson, f 1918, påmönstrade 15 mars, räddad vid förlisningen (omkom vid torpederingen av S/S **Margareta** 9 juli 1942).

Matros K. J. Larsson, f 1887, påmönstrade 15 mars, omkom vid förlisningen.

Matros B. Gullaksen, norsk, f 1907, omkom vid förlisningen.

Lättmatros G. I. Svensson, f 1917, på-mönstrade 15 mars, omkom vid förlisningen.

Lättmatros N. R. Säfström, f 1915, på-mönstrade 16 mars, avmönstrade i Liverpool 21 maj.

Jungman B. G. A. Lorensen, f 1895, påmönstrade 16 mars, räddad vid förlisningen.

De som avmönstrade utomlands ersattes av följande:

Lättmatros F. Andersson, f 1918, omkom vid förlisningen.

Eldare O. A. Rønning, norsk, omkom vid förlisningen.

Eldare Y. Kristiansen, norsk, omkom vid förlisningen.

Maskinelev P. Eriksson, f 1913, omkom vid förlisningen.

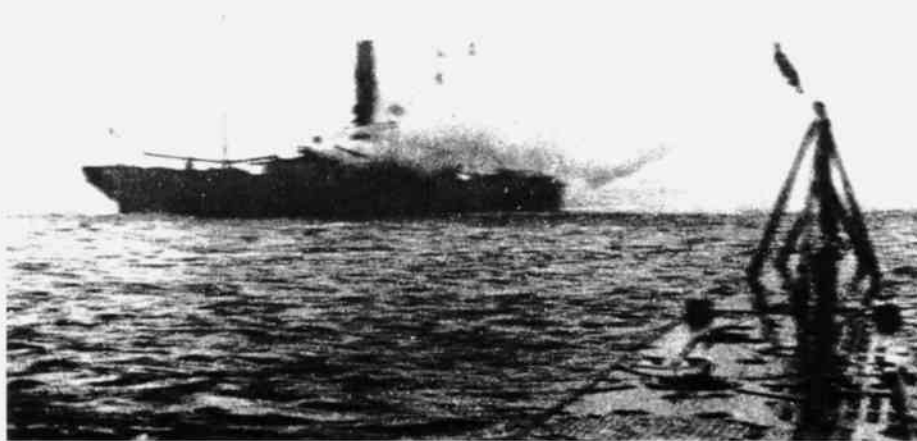
Kock K. Jörgensen, norsk, omkom vid förlisningen.

Mässuppassare E. Evans, britt, räddad vid förlisningen.

Matros E. Engshøj, dansk, räddad vid förlisningen.

### Utanför spärren

**Gwalia** avgick således lördagen den 16 mars 1940 sent på eftermiddagen från Göteborg för att aldrig mer återkomma



*Ett brittiskt handelsfartyg har satts i brand efter beskjutning av en tysk undervattensbåt. Foto från Bertil Söderberg.*

vilket även gällde huvudparten av hennes besättning. Ångaren tog sig sakta fram i isrännan ut till öppet vatten vid Vinga, där man fick ankra för natten. Morgonen därpå fortsattes resan efter bohuskusten upp till Norge där lots erhöles för vidare färd till Bergen, som man anlöpte den 19 mars. Härifrån avgick **Gwalia** i konvoj mot England och den 26 mars ankom hon Eastham intill Chester på Englands västkust. Från detta datum och fram till mitten av juni återfanns fartyget i olika brittiska västkusthamnar såsom Manchester, Ellesmere Port, Runcorn och Liverpool, där hon tillbringade den längsta tiden.

Den 9 april, då tyska trupper besatte Danmark och flera norska hamnar, utsträckte man blockadlinjen så att denna spärrade även Skagerack och därefter var det endast lejdfartyg som kunde passera.

Orsaken till **Gwalias** kvarliggande i de brittiska hamnarna var således Skagerack-spärren, annars skulle hon ha återvänt till Göteborg via Malmö och Halmstad som var planerat. **Gwalia** blev tidsbefraktad av det brittiska Krigstransportministeriet den 12 juli, men innan dess hann hon att göra en del resor i rederiets regi. Hon avgick Liverpool den 7 juni, troligen utan konvojskydd, ty de resurser som fanns var i huvudsak insatta där de behövdes bättre. Under sensommaren och hösten rådde stor brist på eskortfartyg pga invasionsfaran.

Den 22 juni låg **Gwalia** i Bayonne inne i Biscayabukten, men därefter är fartygets rörelser okända fram till tiden mellan den 5 juli till 11 juli då hon återfanns i Casablanca. Strax därefter togs hon i anspråk för brittisk räkning och lastade i olika portugisiska och spanska hamnar

såsom Lissabon, Bonanza och Sevilla innan hon anlöpte Gibraltar den 4 augusti för bunkring och proviantering m m.

I det här skedet av krigshändelserna hade den fransk-brittiska reträtten vid Dunkerque genomförts och Italien inträtt i kriget och situationen komplicerades ytterligare till sjöss. Ubåtskriget intensifierades för att förhindra tillförsel av förnödenheter m m till England. Läget för de neutrala handelsfartygen som ingick i de brittiska konvojerna blev allt svårare och dessutom saknade de helt rätten till självförsvar vid anfall och var följaktligen obehäpnade.

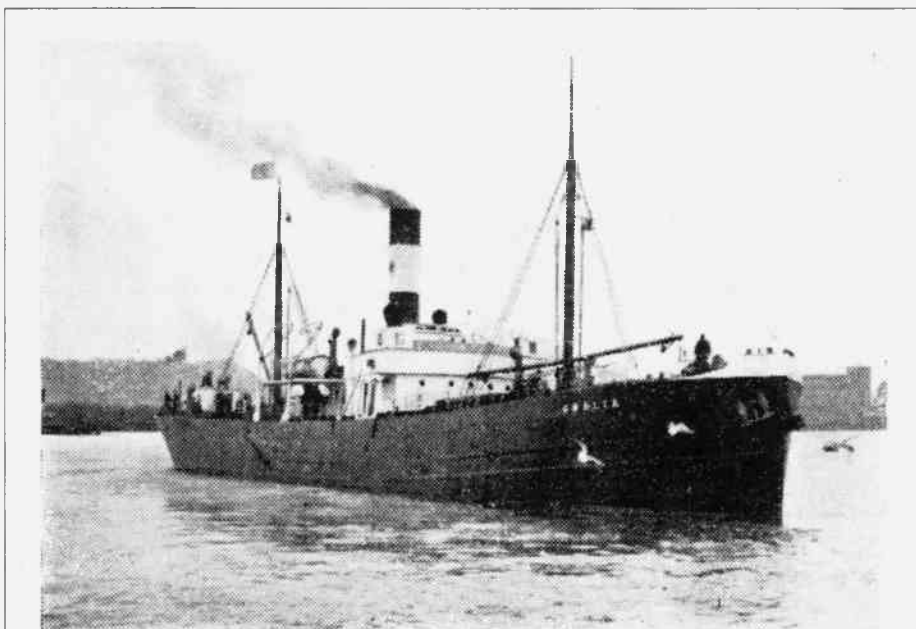
De brev som nådde hemlandet var oftast starkt censurerade och hade få uppgifter om besättningarnas vedermödor.

**Gwalia** blev liggande en vecka på Gibraltors redd, troligen i väntan på en nordgående konvoj och den 11 augusti avgick hon. Den 29 augusti anlände hon Troon i västra Skottland och lossade där samt i Ardrossan, en hamn i närheten.

Efter utlossningen ankrade **Gwalia** den 3 september i Firth of Clyde, den vanligaste samlingsplatsen för konvojerna och dagen därpå avgick hon, sannolikt i konvoj, mot Medelhavet och ankom Gibraltar den sextonde samma månad. Redan två dagar senare medföljde hon en Malta-konvoj och anlände den marockanska hamnen Melilla den 21 september för att lasta malm för England. Lastningen gick tämligen fort och redan den tjugofjärde kunde man avgå för att dagen därpå ankra på Gibraltors redd. Här blev fartyget liggande i två veckor i väntan på konvojskydd, men onsdagen den 9 oktober kl 14.30 kunde ankaret hisas upp och resan mot England inledas.

Konvojen fick en mycket besvärlig resa med ubåtshot och hårt väder och ett journalutdrag berättade utförligt vad **Gwalia** råkade ut för i det senare avseendet:

"Måndagen den 21 oktober: Hård NV-lig storm med hög brytande sjö, vid 03-tiden ökade vinden våldsamt och en fruktansvärd sjö uppstod varför fartyget lades till vind och sjö med sakta fart. Sjön bröt ned cementplattorna på poopen. Då fara förelåg att få roderkvadranten fast mellan plattorna, kastades dessa överbord, ty i det rådande vädret kunde de ej bärgas. Även en del andra skador uppstod; 2:ans winschrör avbrutet och uppryckt från däck. Racket på poopen inböjt. En stötta till 1:ans bom lossiten. En akterlanterna bortspolad. Besättningens tvättrumsdörr inslagen och skottet intryckt. Tre ventilglas till salongen spräckta och pockenholtzpackningen på roderhjärtstocken fördärvad.



Svenska Lloyds Gwalia.

M.T. 18/10 - 40

# Göteborgsbåt sänkt tretton man saknas

*Inget befäl hittills bland de räddade från Lloyds Gwalia*

Enligt ett telegram till utrikesdepartementet från svenska gene-

andre maskinist Anders Amberntson, Kaste...

M-T:s referat om S/S **Gwalias** sänkning. Tidningsklipp från Sjöfartsmuseets arkiv.

**Tisdagen den 22 oktober: Vinden bedarrat och resan fortsattes."**

Söndagen den 27 oktober kl 17.00 ankrade **Gwalia** på Workingtons redd i nordvästra England. I denna hamn kvarlåg hon till den 6 november, lossade och reparerade nödortfikt stormskadorna.

### Sista utresan och förlisningen

Innan **Gwalia** påbörjade sin sista färd i brittisk tjänst, besökte hon hamnen Pwlheli i norra Wales den 9 oktober och intog full kollast samt tvåhundra postsäckar i Cardiff. Destinationen var Lissabon. Den 16 november var **Gwalia** lastad och sjöklar och avgick till Milford Haven, där hon skulle ansluta till en sydgående konvoj som hade beteckningen OG 46. Konvojens huvudstyrka avgick Liverpool den 18 och 19 november när anslutande handelsfartyg hade anlant från andra hamnar och antalet enheter uppgick till trettonio fartyg av olika nationaliteter, men övervägande brittiska.

Eskortfartygen som skulle skydda fartygen under resan bestod av en kanonbåt (**HMS Depford**), tre nybyggda korvetter (**HMS Candytuft**, **HMS Honeysuckle** och **HMS Calendula**) samt en gammal jagare (**HMS Caldwell**). Tre dagar senare förstärktes konvojskyddet med ännu en äldre jagare (**HMS Westcott**).

De tre korvetterna var ur den sk blomklassen och var identiska i måtten, beväpningen, besättningsantalet och farten. Denna korvettyp byggdes i stort antal vid olika brittiska varv för att täcka behovet av eskortfartyg. Vid sidan av andra örlogsfartyg som kunde undvaras från rent offensiva operationer, var korvetterna de vanligaste eskortfartygen, åtminstone under de första krigsåren. Kanonbåten var större i måtten än korvetterna och hade fler kanoner. Hon bygg-



En kanonbåt av Leith-class ingick i konvojskyddet. Här **HMS Lowestoft**.

des 1935 och var kanske inte direkt avsedd för eskortering, men under den här tiden fick man ta till vad som fanns tillgängligt. Ibland ingick även beväpnade trälare och tom större bogserbåtar som provisorisk eskort.

Stadsjagaren **Caldwell** byggdes 1919 och hade tidigare tillhört US Navy och var av ungefär samma storlek som W-klass-jagaren **Westcott**, men hade kraftigare bestyckning och högre toppfart än den senare som var av samma ålder.

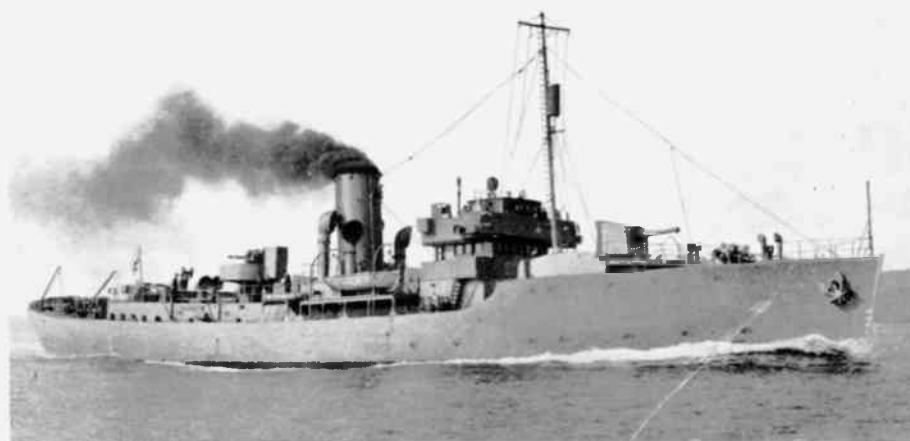
Konvojkommendören, eller den äldste brittiske befälhavaren, fanns ombord i **S/S Pinto**, ett lastfartyg som var något större och nyare än **Gwalia** och dessutom ingick även stockholmsångaren **Daphne** vilken dock några dagar efter avgången sackade efter pga maskinskada. Hon hade ingen möjlighet att hinna ifatt konvojen och torpederades den 4 november. Endast en man överlevde. Fartygen stävade sydvart mot sina olika bestämmelseorter, vädret var dåligt med nordostlig kuling och grov sjö. Den 24 november lämnade jagaren **Caldwell** och korvetterna **Candytuft** och **Honeysuckle** konvojen och försvann på andra, kanske angeläg-

nare uppdrag. Kvar återstod endast kanonbåten och jagaren **Westcott** som skydd åt denna tämligen stora och långsamma konvoj.

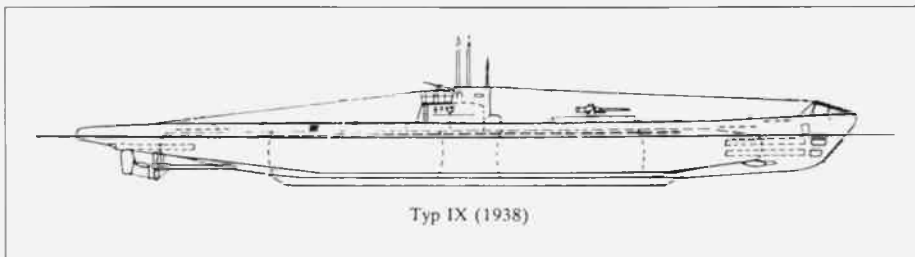
Den 1 december attackerades konvojen av tyska u-båten U 37, en relativt nybyggd och modern u-båt av typen IX under befäl av Nic. Clausen. Hans taktik till att börja med var att expediera efter-släntrarna som hade svårighet att hålla marschfarten och det första offret blev brittiska **S/S Palmella** som sänktes vid 20.20-tiden på kvällen.

Kl 4.18 den 2 december blev **Gwalia** u-båtens andra offer, i och med att en torped från U 37 träffade fartyget strax för om kommandobryggan. Vid tillfället befann sig **Gwalia** i konvojen efter att ha sackat efter vid flera tillfällen under resan. En av de överlevande, maskineleven Karl Oskar Fredriksson, har sedermera förhört och hans berättelse är enda vittnesutsagan om vad som hände.

Fredriksson hade törnat in på sin frivakt strax efter kl 4 på morgonen, men efter en stund vaknade han av en våldsam detonation, rusade upp och fick på sig en livräddningsdräkt samt sprang upp på däck till flottarna på treans lucka. Han hörde befälhavaren ropa: "Till styrbords libbåt!" Övermaskinist Pettersson, andre styrman Lange, matros Gullaksen, maskinelev Eriksson och eldaren Wärja befann sig också runt flottarna. Ett ögonblick senare sjönk **Gwalia** mycket hastigt och de som överlevt själva torpederingen sögs med ned i vattnet. Fredriksson lyckades ta sig upp till vattenytan och klängde ombord på en flotte alldeles i närheten där mässuppassare Evans klamrade sig fast. Strax därefter kom matros Engshøj och jungman Lorensen simmande och tog sig upp på flottan. Runt omkring hördes nödropp från kamraterna i vattnet,



Korvetten **HMS Nigella** var av samma typ som de vilka eskorterade **Gwalias** konvoj.



Det var den tyska U-båten **U 37** under befäl av Nic. Clausen, som sänkte **Gwalia** med en torped den 2 december 1940. Örlogsbilderna ur *Jane's Fighting Ships*.

men pga mörkret och den grova sjön, hade de ingen möjlighet att hjälpa dem. Under två timmars tid hörde de sina skeppskamraters rop på hjälp.

På flottan fanns ett drivankare, men detta gick inte att ställa i ordning i mörkret och virrvarret. De räddade hade tänkt att kasta detta i hopp om att något av eskortfartygen skulle återvända och rädda dem. Vid daggryningen fick man ankaret i sjön, men trots detta drev flottan stadigt sydvart i den hårda vinden. För att bli uppmärksammade riggade de upp en nödsignal av en sjösäck på den enda åra som inte spolats bort från flottan då **Gwalia** sjönk.

Efter elva dygn på flottan räddades de av en brittisk jagare som eskorterade en konvoj. De skeppsbrutna hade fått livnära sig på ett fåtal burkar corned beef och vatten, skorpörrådet blev förstört av havsvatten. På flottan fanns emellertid fem filter och oljerockar som nödortfött skyddade mot köld och saltvatten. Det värsta var törsten eftersom det lilla vattenförrådet måste ransoneras strängt.

Märkligt nog klarade sig alla fyra från några nämnvärda sviter av strapatserna. Då de hade befunnit sig på jagaren ett

dygn, hade denna slutfört sitt uppdrag och förde dem till Gibraltar.

Vid **Gwalias** torpedering omkom således sexton man och fyra räddades.

### Slutord

Denna korta historia om **Gwalia** och hennes öde kan naturligtvis inte helt ge rättvisa åt utståndna strapats, vedermodor och även de fåtaliga glädjeämnen som var vardagsupplevelser sedan fartyget hamnade utanför spärren och kom i brittisk krigstransporttjänst. **Gwalia** var ju ingalunda det enda svenska fartyg i den här situationen och många andra fick även dela hennes slut.

Delvis är den här kortfattade skildringen av en gammal ångare och hennes besättning ett försök att återge hur det var en gång, hur det måste ha känts för besättningen vid beskedet om Skagerack-spärren, ovissheten om framtiden, krigets skrämmande utveckling till sjöss samt fartygets uthyrning till British Ministry of War Transport, ett faktum som lade ytterligare sten på börda. Dessutom blev kontakten med hemlandet allt sämre, postgången högst sporadisk och brev från och till anförvanter nådde ad-

ressaterna med långa tidsmellanrum eller inte alls. Märkligt nog var större delen av **Gwalias** besättning från avgången från Göteborg den 16 mars intakt när fartyget gick under, något som kanske kan tydas till att man trots allt trivdes ombord och med varandra.

Varför just **Gwalia** utvalts har även till stor del att göra med hennes övermaskinist Karl Algot Pettersson som i någon mån har figurerat tidigare i artiklar i *Länspumpen* om olika fartyg. (Se *Länspumpen* 1984:4, S/S Viken, 1987:2, S/S Tolken, 1987:4, S/S Hibernia.) Han gick till sjöss 1916 och var sitt yrke trogen under alla år med korta uppehåll i land för verkstadspraktik och examensläsning. Algot Pettersson var en pliktrogna och samvetsgranna yrkesman samt en heljuten och karaktärsfast man, egenskaper som gjorde honom till en efterfrågad och högt uppskattad medmänniska i hans olika fartyg. När kriget var över hade bolaget tänkt sig att ge honom en mera framskjuten position.

Historien om ångaren **Gwalia** och hennes besättning är slut, men denna återblick kanske kan stämma till eftertanke vad som skedde en gång.

#### Källor:

- Göteborgs Sjöfartsmuseum, arkivet, fartygskort m.m.*
- Göteborgs Landsarkiv.*
- Uppgifter av Terje Fredh.*
- Uppgifter av Guildhall Library, London.*
- Uppgifter av Ministry of Defence, Naval staff duties, London.*
- Klubb Maritims bibliotek.*
- Egna anteckningar.*

## FOTO FRÅN GLASPLÅTAR

Denna gång erbjuder vi skärgårdsbåtar och har följande objekt på listan.

Fotona kopieras på riktigt fotopapper (alltså inte plast) och finns att tillgå i två storlekar nämligen 13×18 till ett pris av 15 kr/st och 18×24 som kostar 25 kr/st. Porto tillkommer med 10 kr per försändelse.



- |  |   |
|--|---|
| 1. 4317 Dagmar – Norrköping.   | 10. 2657 Primus – Sollefteå.                          |
| 2. Edsele – Sollefteå.   | 11. 1244 Prins Bernadotte – Mönsterås.                |
| 3. 1749 Eskilstuna II – Eskilstuna.                                    | 12. 3895 Rättvik (och Gunn), Leksand 1952.            |
| 4. 678 Gamleby – Västervik.  | 13. Trossö – Karlskrona, 19 juni 1918 i Göteborg.     |
| 5. J. L. Runeberg – Borgå, avgår Göteborg för Borgå den 19 juni 1914.  | 14. 3525 Waxholm I – Vaxholm, vid Långviksnäs brygga. |
| 6. 8981 Kalmarsund IV – Kalmar, miljöbild Kalmar 1950.                 | 15. 968 Viking – Oskarshamn.                          |
| 7. 4881 Lidingöfärjan 2 – Stockholm, Kusten i Göteborg den 5 maj 1927. | 16. 2319 Östern – Norrköping.                         |
| 8. 1833 Motalaström – Stockholm, Vadstena 1890-talet.                  |   |
| 9. 3269 Ostkusten – Västervik.   |   |

Sänd ett vykort eller pricka för på den bifogade fotolistan så att vi har beställningen före **15 november**. Foto-Pumpen, Box 421, 401 26 Göteborg.



M/S *Helga Smith* fotograferad av Jim Bartke från utsiktsplattformen vid Navy Pier i Chicago i juni 1962. (R. Sahlstens samling.)

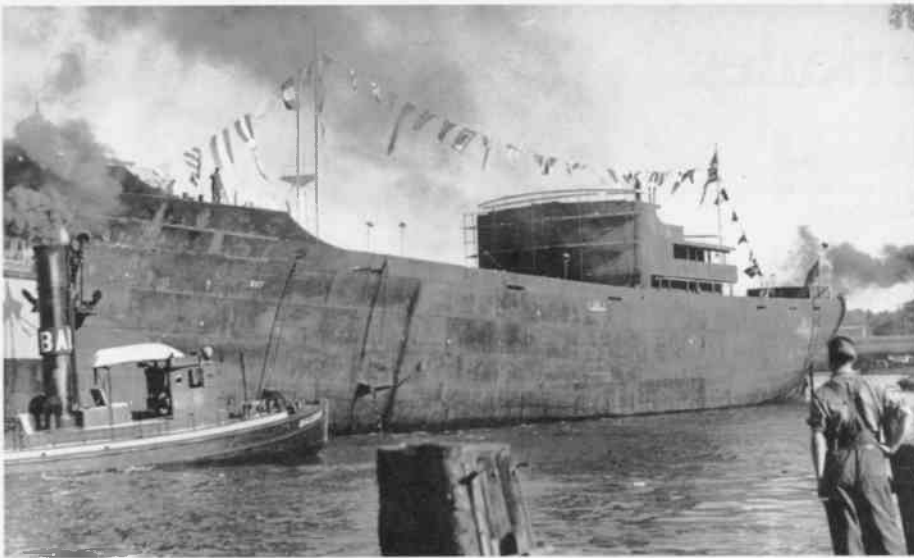
## Det var då ...

av Rickard Sahlsten



Eriksbergs Varv den 15 augusti 1944. På stapeln ligger nybygget *Wilhemina* klart för sjösättning. *Saturnus*, *Sveadrott* och *Svaneholm* syns i bakgrunden.

**D**EN SOMMARVARMA bilden på *Helga Smith* skänker oss en nästan knivskarp resa ett drygt kvartssekel bakåt i tiden, närmare bestämt till mitten av juni 1962. Eriksbergsbygget från 1944 ligger här vid numera nedlagda Navy Pier i Chicago, vid denna tid livligt frekventerad av *salties* som sjöfartsfolket på Stora Sjöarna kallar de utifrån Atlanten kommande flytetygen. Flera skandinaviska och brittiska rederier drev linjetrafik på olika industristäder i sjösystemet med specialkonstruerade fartyg. Smiths rederier i Stockholm hade varit engagerade i trafiken sedan strax efter kriget i kompanjonskap med rederiet Ragne i Västervik. Tillsammans hade de bildat Swedish Chicago Line med tre fartyg. Flottan tillfördes under 1950-talets goda år en rad nybyggen som samtliga var sk *lakers*, dvs byggda för maximal last (normalt cirka 2 600 ton) på en längd av strax under åttio me-



Nybygge 327 M/S **Wilhelmina** tas omhand av tillskyndande bogserångare efter sjösättningen, medan varvsarbetaren begrundar skrovets vackra linjer. Foto: EMV.



Den 9 december 1944 tog Red. AB Frederika i Stockholm emot sitt nya fartyg. Bilden är från leveransturen. Foto: Eriksbergs Mek. Verkstad.



Eriksberg byggde vackra linjefartyg. Observera flottarna på för- och akterdäck. En vanlig syn på våra handelsfartyg under krigsåren. Foto: Eriksbergs Varv.

ter och en bredd på drygt tretton meter, vilka var mätten i slussarna till Stora Sjöarna. 1958 invigdes den nya och utbyggda St. Lawrence Seaway, som medgav passage av betydligt större tonnage. Detta ledde dels till att åtskilliga *lakerna* förlängdes men även att en del second-hand tonnage kom att engageras i trafiken. Anders Smith satsade på båda alternativen och köpte sålunda i november 1959 **Wilhelmina** på 3 500 tdw från det Högbergdominerade rederiet Fredrika i Stockholm. Fredrika hade funnit en löande linje mellan Nord- och Sydamerika, *kaffelinjen* benämnd och då befriad från protektionistiska aspekter och annat elände. Man hade därför under 1940-talet låtit bygga tre resliga systrar vid Finnboda och Eriksbergs Varv. Det var alltså en av dessa systrar som Smith tog i sin tjänst. Hon blev emellertid inte särskilt gammal i gården. Högst ett par resor efter det bilden togs såldes **Helga Smith** till den grekiske redaren Kragitos. Han hade under många år som specialitet att köpa välhållna linjefartyg, och eventuellt något mera, från större rederier för att sedan under charter tillbaka driva dem i fortsatt linjetrafik. När chartern gick ut, såldes båtarna oftast till vanliga grekiska trampredare. Kragitos huvudbolag, Allseas Shipping höll till i Geneve men **Helga Smith** registrerades vid övertagandet i Piraeus. Hon behöll namnet på återchartern. På en returresa sprang hon den 21 april 1963 läck öster om Cape Race. Hon var destinerad till Kristiansand och togs under bogsering, men sjönk två dagar senare i Atlanten. Trafiken på Stora Sjöarna fortlevde tills i början av 1970-talet. Smiths rederier fick delvis andra verksamhetsområden och Swedish Chicago Line slogs samman med motsvarande gren av Svenska Atlant Linjen varvid Scanlake Line bildades. Linjen tynade bort allteftersom ACL:s totaltransport-system slog igenom hos de alltmer tidspressade transportörerna. Den sista svenska *lakerna*, som egentligen tillhörde en senare generation, **Maj Ragne**, såldes 1976. Hon hade då varit sysselsatt i trampfart ett par år. ■



# Nu är Herkules vår båt

av Bertil Söderberg

**D**EN 28 AUGUSTI 1989 fyllde **Herkules** 50 år. Samma dag fick Klubb Maritim Västra Kretsen överlåtelsehandlingar på **Herkules** från Johnson Line i Stockholm. Som jag ser det var det en fin present till både **Herkules** och KMKV.

Visserligen har vi haft hand om **Herkules** sedan hösten 1985 men nu är hon/han vår egen båt. Mycket har hänt sedan dess men vårt mål att bevara **Herkules** som en levande museibogserbåt ser ut att lyckas tack vare ett idogt arbete av en liten skara medlemmar under ledning av Elon Hegborg i Föreningen Bogserbåten **Herkules**. Jag vill passa på och tacka *alla* som ställt upp för **Herkules** så att vi kunnat ta hand om båten.

## 50-årsdagen

Denna dag firade vi **Herkules** på land! Egentligen borde ju båten varit i sitt rätta element men nu låg **Herkules** på Bohus Varvs slip. Dagen till ära var det stor flaggning på **Herkules** och skrovet var nymålat och grannt. KaMeWan var installerad och det såg nästan ut som om det var sjösättning på gång. En kraftig lejdare ledde upp mot **Herkules** däck för gästernas ombordstigning. På masten vajade Johnson Lines och Klubb Maritims flaggor och på flaggspelet den svenska flaggan. Med alla flaggor fladdrande i vinden och i sin ursprungliga färgsättning och med Johnsons vackra skorstensmärke som kronan på verket var hon en fröjd för ögat.

Vid middagstid anlände de första gra-

tulanterna och väl ombord undfägnades de med smörgåsar och kaffe efter rundvandring. Under våren hade mässen renoverats och såg fin ut med nya tapeter, tavlor på skotten och festdukat bord.

Bland gratulanterna sällade sig varvsledningen som överlämnade blommor och önskade lycka till.

Det blev ingen champagne men väl en skål och hurra för 50-åringen **Herkules** nya liv som museibåt.

## Ny kajplats i Lilla Bommen

Några dagar efter festligheterna sjösattes **Herkules**. Spänningen var stor om KaMeWan fungerade efter renoveringen. Allt gick bra och **Herkules** stävade för egen maskin ner för Göta Älv till Ringön där hon förtöjde vid Stormbolagets brygga.

I Lilla Bommen bygger Skanska nya träbryggor för Göteborgs Maritima Centrum och där har **Herkules** fått en kajplats. Hit skall båten flyttas så fort allt är klart. **Herkules** kommer att bli en pärla bland alla museifartygen i Lilla Bommen.

## Mycket arbete återstår

Visst är **Herkules** fin efter allt arbete som nedlagts av medlemmarna i Föreningen Bogserbåten **Herkules**. Det är en liten skara som utfört ett mycket bra jobb men mycket återstår ännu att göra ombord. Nu i vinter arbetas det ombord i maskin och övriga utrymmen.

Just du kanske vill göra en insats för



Ägarna till Bohus Varv överlämnade blommor och önskade lycka till. Elon Hegborg passade på att tacka för vänligt tillmötesgående från varvet. Foto: Bertil Söderberg.

**Herkules?** Kom gärna ombord och bli med i gänget. Du kan bli medlem i **Föreningen Bogserbåten Herkules** genom att sätta in årsavgiften 100 kronor på postgiro: 496 29 18-1, eller ge ett bidrag.

Kontaktman är Elon Hegborg tel 031-48 86 00. ■



Stor flaggning dagen till ära. Foto: Ove Lerjefelt.



Gänget som gjorde **Herkules** fin. Foto: Bertil Söderberg.

# Registersidorna 4101–4200



4117 *Bylgia*

*Foto ur Klubb Maritim Västra Kretsens arkiv*

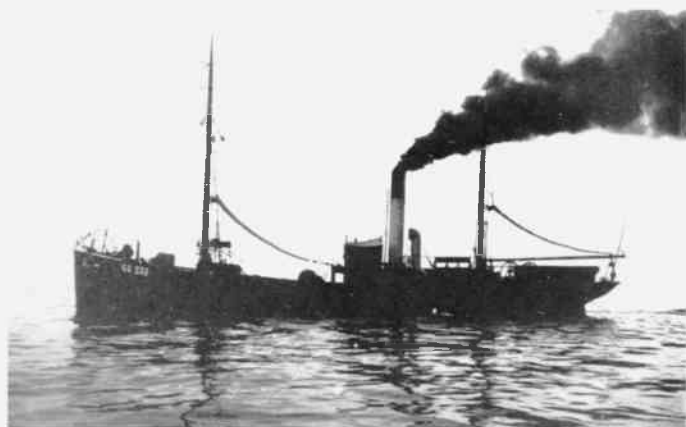
| Reg nr | T y p | Namn. Versaler namn under svensk flagg.<br>Sma bokstäver. utländsk flagg.<br>Understrukna namn finns foto som. | Byggnadsår<br>och plats | Tonnage     |       | Foto finns           |      |      |                                   |                                       |
|--------|-------|--|-------------------------|-------------|-------|----------------------|------|------|-----------------------------------|---------------------------------------|
|        |       |  |                         | brutto      | netto | Inregistrerad        |      |      |                                   |                                       |
|        |       |  |                         |             |       | Avförd och anledning |      |      |                                   |                                       |
| 4101   | SS    | HELGE ex Inga, Gottorp   | 1883                    | Kiel        | 343   | 239                  | 1902 | 1917 | Sänkt ubåt 3/12 Engelska kanalen  |                                       |
| 4102   | SS    | Sturla ex F G Reinhold, Highlands  | 1884                    | Aberdeen    | 1141  | 822                  | 1902 | 1922 | S Ge. Krigsförlist 410608         |                                       |
| 4103   | S     | SKANIA ex Memory   | 1873                    | Kragerö     | 432   | 390                  | 1902 | 1910 | Upphuggen                         |                                       |
| 4104   | S     | Alfredo ex BUSSARD   | 1894                    | Brake       | 349   | 308                  | 1902 | 1908 | S Po. Struken 10-talet            |                                       |
| 4105   | S     | FREMTIDEN  | 1875                    | Tvedestrand | 404   | 388                  | 1902 | 1905 | Konddemnerad Mariehamn i oktober  |                                       |
| 4106   | S     | ANNA   | ?                       | ?           | 44    | 33                   | 1903 | 1917 | Pråm                              |                                       |
| 4107   | SS    | Kristine ex EMMA HAMMAR, Louis Krohn   | 1889                    | Rostock     | 562   | 382                  | x    | 1903 | 1911                              | S No. Sänkr 171017 115 nm W Marstenen |
| 4108   | S     | Kly ex Nette, Agnethe, Venus Sophie, Florentine, JOHANNA, Johanne  | 1896                    | Svendborg   | 44    | 34                   | 1903 | 1907 | S Da. Vrak 1963                   |                                       |
| 4109   | SS    | JONITA ex BELLIS, Emmy   | 1900                    | Danzig      | 428   | 282                  | 1903 | 1937 | S Est. Förlist 371231             |                                       |
| 4110   | S     | ERATO  | 1894                    | Eckerna     | 34    | 23                   | 1903 | 1904 | Grundstött 3/4 Yttre Tislarna     |                                       |
| 4111   | SS    | Biagino Mattered ex Kaila, SVENSKA   | 1903                    | Lindholmen  | 499   | 330                  | x    | 1903 | 1952                              | S Fi. Skritad 1978                    |
| 4112   | S     | SIGNE ex GÖTE, Jakor   | 1902                    | Salismünde  | 151   | 132                  | 1903 | 1926 | S Da. Pråm 1934                   |                                       |
| 4113   | S     | AXEL ex Valdemar, AXEL   | 1877                    | Landskrona  | 46    | 39                   | 1903 | 1919 | Pråm                              |                                       |
| 4114   | S     | ÄRAN AF STOCKHOLM ex ÄRAN  | 1903                    | Viken       | 68    | 57                   | x    | 1903 |                                   |                                       |
| 4115   | S     | GLIMT  | 1896                    | Söbben      | 30    | 23                   | 1903 | 1929 | Strandad 10/10 Idefjorden         |                                       |
| 4116   | S     | AGNES ex Peter   | 1857                    | Thurö       | 83    | 70                   | 1903 | 1903 | Koll o sjönk 19/11                |                                       |
| 4117   | SS    | BYLGIA   | 1903                    | Sjötorp     | 193   | 113                  | x    | 1903 | 1938                              | Upphuggen                             |
| 4118   | S     | OAKLAND  | 1902                    | Råå         | 62    | 48                   | 1903 | 1930 | Strandad Karlskär                 |                                       |
| 4119   | SS    | (se även reg-nr 578) LULEÅ ex SKANDIA  | 1872                    | Stockholm   | 627   | 487                  | 1903 | 1939 | Upphuggen Bremerhaven             |                                       |
| 4120   | S     | TELEFON  | 1895                    | Röra        | 35    | 26                   | 1903 | 1914 | S No                              |                                       |
| 4121   | SS    | SCANIA ex Saltburn, NORMAN   | 1901                    | Sunderland  | 1985  | 1502                 | 1903 | 1941 | Torp 11/9 Nordatlanten            |                                       |
| 4122   | S     | SVEN   | 1903                    | Norrköping  | 132   | 106                  | 1903 | 1925 | Strandad 10/10 Märkets fyr        |                                       |
| 4123   | S     | MADONNA  | 1880                    | Grimstad    | 455   | 400                  | 1903 | 1915 | Sänkt 22/7 i Nordsjön av ubåt     |                                       |
| 4124   | S     | DAGMAR   | 1865                    | Marstal     | 33    | 26                   | 1903 | 1919 | Pråm                              |                                       |
| 4125   | S     | Hilde ex VALDEMAR SEIR   | 1883                    | Faaborg     | 136   | 123                  | 1903 | 1924 | S Ge                              |                                       |
| 4126   | S     | AINA   | 1903                    | Halmstad    | 116   | 99                   | 1903 | 1946 | Strandad 6/10 Falster             |                                       |
| 4127   | S     | VENUS ex VERDANDI  | 1897                    | Wasseröd    | 29    | 22                   | 1903 | 1949 | Upphuggen Västervik               |                                       |
| 4128   | S     | ADOLPHINE ex Apollo  | 1864                    | Svendborg   | 132   | 120                  | 1903 | 1910 | Upphuggen Viken                   |                                       |
| 4129   | SS    | EKERÖ ex EJDERN, LINKÖPING   | 1903                    | Stockholm   | 242   | 162                  | x    | 1903 | 1982                              | Upphuggen Stenungsund                 |
| 4130   | SS    | MAITLAND ex TILIA, SVEA, Kovno   | 1882                    | Hull        | 1788  | 1336                 | 1903 | 1926 | Sjönk 3/2 vid Gravesend           |                                       |
| 4131   | S     | SVEA & DANA ex Adonis  | 1869                    | Thurö       | 156   | 143                  | 1903 | 1910 | Förlist 22/9 utanför Helsingborg  |                                       |
| 4132   | S     | ALMA ex J C Peuss  | 1883                    | Anklam      | 49    | 39                   | 1903 | 1912 | Kloo o sjönk 9/9 vid Swinemünde   |                                       |
| 4133   | ST    | HADSCHI HADSCHI AGA DADASCHEFF   | 1903                    | Göteborg    | 1309  | 791                  | 1903 | 1903 | S Ru                              |                                       |
| 4134   | S     | SYLFID ex Kielkond   | 1898                    | Ösel        | 106   | 91                   | x    | 1903 | 1944                              | Upphuggen Pukavik                     |
| 4135   | S     | KATRINE  | 1876                    | Svendborg   | 75    | 63                   | 1903 | 1917 | Strandad 5/5 West Hartlepool      |                                       |
| 4136   | SS    | Nesserland ex Charlotte Schmidt, BOLMEN, BERTIL, Rogn, Borna, Material, SUNE                                   | 1903                    | Goole       | 934   | 651                  | x    | 1903 | 1956                              | S Ge. Upphuggen 1959 Leer             |
| 4137   | S     | Fortuna ex August Schierloh, Orinoco, DAGNY  | 1903                    | Göteborg    | 249   | 224                  | 1903 | 1911 | S Ge. Strandad 310121 Inverampton |                                       |
| 4138   | S     | RAGNHILD   | 1880                    | Skånevig    | 53    | 39                   | 1903 | 1911 | Strandad 23/2 Tjurkö              |                                       |
| 4139   | SS    | Theodora ex Christina, Naxos, HERA   | 1903                    | Eriksberg   | 233   | 126                  | 1903 | 1927 | S Est. Sjönk 7/36 Island          |                                       |
| 4140   | MS    | Rödölöven ex ROMA, Amot  | 1871                    | Rudkjöbing  | 109   | 82                   | 1903 | 1915 | S No. Struken 60-talet            |                                       |
| 4141   | SS    | MARIEFRED  | 1903                    | Stockholm   | 177   | 115                  | x    | 1903 |                                   |                                       |
| 4142   | S     | BETZY ex Betzy Gude  | 1869                    | Grimstad    | 467   | 427                  | 1903 | 1905 | Övergavs 2/3                      |                                       |
| 4143   | S     | GUNBORG  | 1903                    | Södra Garn  | 142   | 120                  | 1903 | 1949 | Sprang läck 1/10. Konddemnerad    |                                       |
| 4144   | S     | CHARLOTTE  | 1872                    | Stralsund   | 89    | 75                   | 1903 | 1921 | Kantrad 24/10 Agö                 |                                       |
| 4145   | SS    | Draugen ex DIANA, BALDER   | 1898                    | Stockholm   | 312   | 219                  | 1903 | 1940 | S No. Upphuggen 1975 Norge        |                                       |
| 4146   | S     | ENIGHETEN ex Enigheden   | 1865                    | Skånevig    | 48    | 40                   | 1903 | 1906 | Förlist med man och allt          |                                       |
| 4147   | S     | HANS   | 1903                    | Sjötorp     | 116   | 99                   | 1903 | 1964 | Förstörd                          |                                       |
| 4148   | S     | GÖTHA ex Polly, Julie Tatham   | 1856                    | Cherbourg   | 336   | 291                  | 1903 | 1912 | Upphuggen Ramsjö                  |                                       |
| 4149   | SS    | BOJAN ex FALSTERBOHUS, VIKEN, SUNDET, Svenborgsund   | 1874                    | Kiel        | 58    | 30                   | 1903 | 1949 | Upphuggen Grisslehamn             |                                       |
| 4150   | S     | TERES ex ANNA KLEPPE, Anna   | 1889                    | Gravdal     | 51    | 39                   | 1903 | 1930 | S No                              |                                       |

|      |    |  |  |      |                 |      |      |   |      |      |                                      |
|------|----|--|--|------|-----------------|------|------|---|------|------|--------------------------------------|
| 4151 | S  |  | Satu ex DELFIN   | 1894 | Bufvenäs        | 36   | 26   | x | 1903 | 1908 | S Da. Fanns 1982                     |
| 4152 | S  |  | ADELIA   | 1902 | Väster Riddö    | 28   | 21   |   | 1903 | 1940 | Upphuggen                            |
| 4153 | S  |  | CHRISTINE  | 1869 | Svendborg       | 181  | 167  |   | 1903 | 1915 | S Da. Krigsförlist 12/16             |
| 4154 | SS |  | Tempo ex Borgvold, Tempo, INGVAR                             | 1903 | Torskog         | 620  | 418  |   | 1903 | 1915 | S No. Krigsförlist 400203            |
| 4155 | SS |  | Svoboda ex Martin, Swansea Bay, SIRIUS                       | 1903 | West Hartlepool | 1382 | 822  | x | 1903 | 1907 | S Br. Struken ca 1924                |
| 4156 | ST |  | SAMED AGÅ  | 1903 | Göteborg        | 1011 | 545  |   | k903 | 1903 | S Ru                                 |
| 4157 | S  |  | DAPHNE   | 1855 | Tvedestrand     | 493  | 472  |   | 1903 | 1903 | Kondemnerad 31/8                     |
| 4158 | SS |  | NINIAN PATON ex OLAUS OLSSON                                 | 1902 | Söderhamn       | 1152 | 647  |   | 1903 | 1907 | Strandad 3/12 Texel                  |
| 4159 | S  |  | MAURITZ ex Jean Mauritz                                      | 1857 | Bordeaux        | 243  | 219  |   | 1903 | 1905 | Grundstött 8/11. Upphuggen           |
| 4160 | S  |  | VANLOCK  | 1875 | Gowan           | 769  | 695  |   | 1903 | 1918 | Sänkt 16/7 Nordatlanten              |
| 4161 | S  |  | ANNA   | 1876 | Elmshorn        | 325  | 279  |   | 1903 | 1913 | Präm Sandviken                       |
| 4162 | S  |  | BRAGE  | 1903 | Gävle           | 264  | 238  |   | 1903 | 1906 | S Bz. Borta LR 1913                  |
| 4163 | SS |  | IRMA ex Despina G Michalinos                                 | 1889 | West Hartlepool | 1755 | 1281 |   | 1903 | 1910 | Strandad 21/4 Dakar                  |
| 4164 | S  |  | OOK AB NO 46 ex SIRENE                                       | 1840 | Barth           | 225  | 213  |   | 1903 | 1903 | Kondemnerad. Präm                    |
| 4165 | S  |  | VICTORIA   | 1881 | Halsnö          | 94   | 82   |   | 1903 | 1928 | Upphuggen Torekov                    |
| 4166 | SS |  | OSWIN  | 1890 | Whitby          | 1760 | 1254 | x | 1903 | 1918 | Torp 12/3 Nordsjön                   |
| 4167 | SS |  | VINÖN II ex HJÄLMARBADEN, BJÖRKSUNDET                        | 1899 | Kristinehamn    | 35   | 24   |   | 1903 | 1949 | Präm. Förstörd 10/57 vid bombövning  |
| 4168 | S  |  | KUSTFART ex AMALIA   | 1903 | Pukavik         | 134  | 113  | x | 1903 | 1941 | Sjönk 14/9 utanför Rostock           |
| 4169 | S  |  | JAPAN  | 1869 | Gävle           | 689  | 624  |   | 1903 | 1911 | Upphuggen Gottskär                   |
| 4170 | SS |  | WAXHOLM III ex SJÖGRILLEN, WAXHOLM III, SKÄRGÅRDEN           | 1903 | Stockholm       | 233  | 150  | x | 1903 | 1964 | Präm                                 |
| 4171 | S  |  | YDUN   | 1874 | Stege           | 155  | 134  |   | 1903 | 1918 | Sjönk 8/1 Jaederen                   |
| 4172 | S  |  | FALKEN II ex ASTRID  | 1903 | Kalmar          | 83   | 70   | x | 1903 | 1968 | Förstörd                             |
| 4173 | SS |  | Bayard ex Saadet, Standard, Khorlinetz, SALTVIK I, STYRBJÖRN | 1902 | Jönköping       | 125  | 49   |   | 1903 | 1911 | S Ru. Slodpad 40-talet               |
| 4174 | S  |  | CERO   | 1903 | Råssnäs         | 30   | 24   |   | 1903 | 1929 | Förstörd                             |
| 4175 | S  |  | CARITAS ex MITA, LOUALF, SVEN, MARIA                         | 1903 | Råå             | 55   | 45   | x | 1903 | 1984 | S As                                 |
| 4176 | S  |  | PAUL   | 1903 | Gaperhult       | 42   | 34   |   | 1903 | 1934 | Upphuggen                            |
| 4177 | SS |  | Barbro ex BEATRICE, SYDENHAM                                 | 1891 | West Hartlepool | 2279 | 1819 | x | 1903 | 1915 | S No. Krigsförlist 171014            |
| 4178 | S  |  | WALDEMAR ex Haabet   | 1876 | Svendborg       | 237  | 209  |   | 1903 | 1915 | Upphuggen                            |
| 4179 | SS |  | ERIK ex Slemmestad, Gustaf Nerman, Olga                      | 1869 | Hamburg         | 241  | 146  |   | 1903 | 1909 | Strandad 24/12 Bornholm              |
| 4180 | SS |  | Kisagata Maru No 3 ex Kita Maru, VEGGA, Manar                | 1892 | South Shields   | 2562 | 1638 |   | 1903 | 1905 | Kapad japaner. Krigsförlist 170117   |
| 4181 | SS |  | ALLY ex Sandhornet   | 1890 | Trondheim       | 108  | 56   |   | 1903 | 1907 | S Da. Struken 30-talet               |
| 4182 | S  |  | TIDA   | 1903 | Bergkvara       | 25   | 20   |   | 1903 | 1948 | Förlist 3/8 V Grönhögen              |
| 4183 | SS |  | DOUGLAS ex Isabel  | 1879 | South Shields   | 1176 | 854  |   | 1903 | 1916 | Torp 1/12 Nordsjön                   |
| 4184 | SS |  | BURÖ ex BYFJORDEN  | 1903 | Göteborg        | 181  | 85   | x | 1903 | 1975 | Upphuggen Ystad                      |
| 4185 | S  |  | SVAN   | 1901 | Rånön           | 28   | 25   |   | 1903 | 1917 | Vrak. Avförd 1925                    |
| 4186 | SS |  | OSMED ex MINERAL   | 1903 | Middlesborough  | 1545 | 1088 | x | 1903 | 1940 | Torp 16/2 Kinnaird Head              |
| 4187 | SS |  | SKANDIA ex B Granger   | 1882 | Whitby          | 1415 | 965  | x | 1903 | 1929 | Sjönk 2/3 i Kattegatt                |
| 4188 | SS |  | DISA   | 1903 | Gävle           | 804  | 561  |   | 1903 | 1915 | Minsprängd 28/8 Nordsjön             |
| 4189 | S  |  | PADOSA   | 1878 | Porto Re        | 625  | 594  |   | 1903 | 1907 | Strandad 14/8 Biaritz                |
| 4190 | SS |  | Rolf II ex KEPLER, Maas                                      | 1886 | Kiel            | 497  | 303  |   | 1903 | 1915 | S No. Sjönk 171020                   |
| 4191 | S  |  | ANNA ex FÄRÖ II, ADLER                                       | 1866 | Neustadt        | 219  | 186  |   | 1903 | 1917 | Präm                                 |
| 4192 | S  |  | Alliance ex L J Bager, CIRCE                                 | 1903 | Gamla Lödöse    | 254  | 220  |   | 1903 | 1910 | S Be. Borta m m o a 1920             |
| 4193 | S  |  | RUNO ex Ystävå   | 1880 | Willnäs         | 37   | 31   |   | 1903 | 1917 | "Sjunken flera år tidigare"          |
| 4194 | S  |  | SIRI ex Idun   | ?    | ?               | 32   | 25   |   | 1903 | 1906 | Präm                                 |
| 4195 | SS |  | KRISTINA ex Platessa   | 1888 | Rostock         | 133  | 50   | x | 1903 | 1926 | Förstörd                             |
| 4196 | SS |  | Gro ex ROS, Alagonia, Lord Curzon                            | 1895 | Port Glasgow    | 2731 | 1968 |   | 1903 | 1915 | S No. Torp 170822 Engelska kanalen   |
| 4197 | S  |  | VALKYRIAN  | 1903 | Sjötorp         | 113  | 97   | x | 1903 | 1951 | Brunnen. Vrakat Noreviken, Källandsö |
| 4198 | S  |  | VALDEMAR   | 1874 | Faaborg         | 94   | 84   |   | 1903 | 1961 | Sjönk Knippla i nov                  |
| 4199 | SS |  | IBERIA   | 1903 | Lindholmen      | 1412 | 880  |   | 1903 | 1956 | S No. Sjönk 571126 Meisfjorden       |
| 4200 | SS |  | PLUTO ex DYKAREN, SVEA                                       | 1903 | Torskog         | 98   | 48   | x | 1903 |      |                                      |



4114 **Åran**

Foto: Walter Nilsson



4194 **Kristina**

Fotoarkiv: KMKV



4129 **Linköping**



4148 **Burö**

Foto: Krister Bång



4136 **Bolmen**

Foto: A. Duncan



4172 **Astrid**

Foto: C. G. Nyström

# S/M Olga av Ven – varvsbilder

av Gustaf Gustafsson

**K**ÖLEN TILL den tremastade motor-  
skonaren **Olga** sträcktes på Gus-  
tafsson & Söners Skeppsvarv i Landskro-  
na 1930.

Hon byggdes i ek och furu på kravell  
och blev färdig år 1931. Hjälpmaskinen  
var en 65 hkr:s motor, senare (1940) ut-  
bytt mot en Skandia motor om 105 hkr.

Beställare var kapten Petter Jönsson  
med två söner vilka bildade P.R. (3/4)  
med kaptenen som huvudredare.

Då kaptenen Petter Jönsson avled år  
1940, ärvdes hans andel, halva fartyget,  
lika av de två sönerna, Johannes och  
Harry, med den sistnämnde som huvud-  
redare. Ven har hela tiden, till 1956, varit  
**Olgas** hemort. **Olga** mäter 170 tons dw.

Hon såldes till Tyskland i mitten av 60-  
talet men var skutan finns idag vet jag ej,  
kanske någon av Läns pumpens läsare  
kan ge svar på detta. **Olga** är en av de se-  
nare träskutor som byggts i modern tid i  
vårt land.



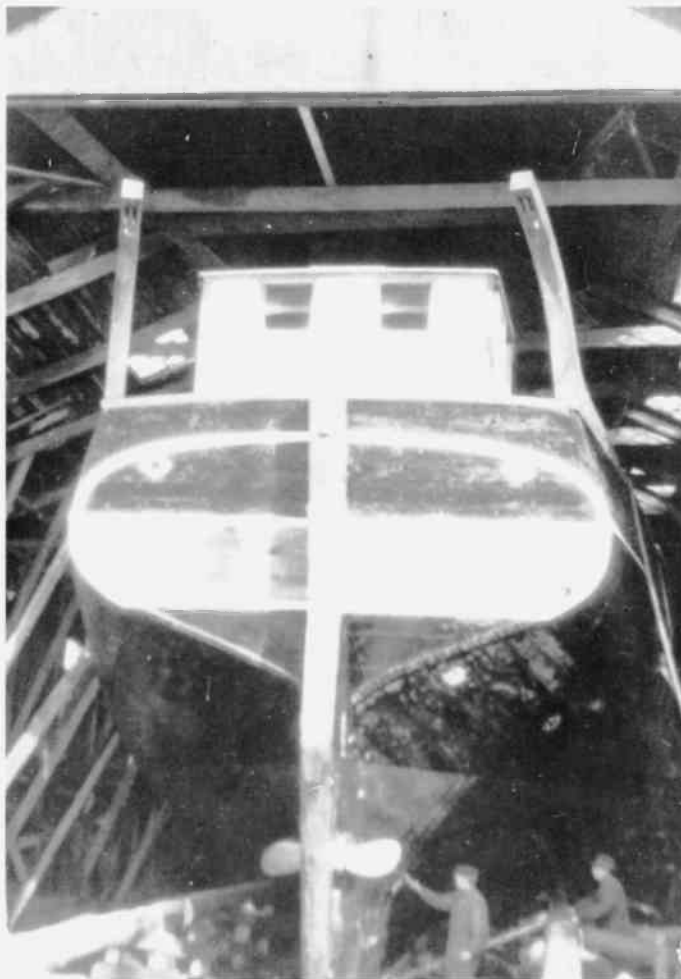
III-an **Olga** vid provturen i Öresund 1931. Männerna på fördäck är skeppsbyggmästaren Martin Gustafsson och hans bror Gustaf som skötte finanserna.



**Olga** under byggnad. Här nästan färdigspantad.



Garnering och uppsättning av brädgångsstöttor pågår.



**Olga** strax före sjösättningen 1931. Männerna på bilden är bröderna Johannes och Harry. Samtliga foton från författaren.

# Minne från slutepoken med skutorna inom kusttrafiken

av Sigge Bergh

UNDER NÅGRA ÅR från mitten av 40-talet till omkring 1950 hade min far en liten skuta (eller jakt kanske man skall kalla det) som inköptes från Kämpersvik i Norra Bohuslän. Den hette när vi köpte den **Bris** men pappa bytte namn på den till **Roald**. Den såg ut som en fiskerbåt men var svartmålad, och hade inte kryssaraktar utan rodret låg på utsidan i aktern. Motorn i båten var en Bolinder-Munktell på cirka 60 hkr, med det trevliga ljudet "däng däng däng däng" ur det kraftiga tjoröret.

På somrarna fick vi barn ofta åka med på de olika turerna efter Bohuskusten och till Oslo i Norge. Frakterna var av de mest skiftande slag, men inte sällan kol och koks samt briketter. Då såg vi ungar mest ut som små sotare...

Ofta lastades det sten av olika former smågatsten, kansten mm och det var ett liv som man inte glömmet i första taget att få segla med pappa.

För det mesta var det lugna trevliga seglatser, ibland satte vi segel på den gamla skutan och det knirkade och knarade i riggen, båten rullade ganska rejält.

Om jag inte minns fel så kunde man lasta sextio till åttio ton i båten, och det klarar ju nästan två långtradare idag.

Men jag lärde känna kusten och alla ställen man kunde passera med den ganska djupt gående skutan, vilket jag idag har glädje av när jag är ute och guidar sommargäster. Särskilt från Lysekil och upp till Grebbestad blev man hemma. Det är mer än gång man passerat Soten i vackert väder, Islandsberg, Smögen och Hällö. Vi bodde på Hovenäset på den tiden, så pappa passerade hemma mest varje vecka. Det var festligt när han kom hem, och när jag blev åtta/tio år hände det att jag seglade med några dagar och hjälpte till med lite smått och gott.

Ett och annat spännade äventyr var vi med om. En gång nån vecka före jul kom vi på fel sida om en prick strax söder om Marstrand på väg till Göteborg för att lasta sten. Vi gick rejält på grundet, men pappa klarade att glida av genom att ställa rodret dikt och låta den gamla Bolinder-Munktellen dra oss loss.

Läckorna som blev, tätades på det klassiska sättet som man tätade båtar förr, med sågsån som sänktes under bå-



Författaren Sigge Bergh (i mitten), hans bror Gunnar och moster Linda ombord på **Roald** omkring 1945.

ten och som sögs in i sprickorna och svällde där så båten blev tät.

Under de sista åren som pappa hade båten var skutepoken i det närmaste slut och de som fortsatte in i det sista fick stora problem med ekonomin.

**Roald** hamnade så småningom som kolpråm i Göteborg varefter den så småningom förmodligen högs upp.

Då började pappa segla privata segelbåtar bla en femfemma och en åtta som heter **Marianne**, men det är en annan historia. Jag minns dock tiden med värme och glädje då vi fick vara med på skutan under lediga dagar. ■

## *Två gåtor för att testa skarpsinnet*

Vad är det som går och går och aldrig kommer till dörren?

Svar: Klockan

Vad är det som innehåller lite skämt, lite allvar, lite skrönor samt lite rederi- och fartygshistoria. Kort sagt är både seriös och rolig?

Svar: Publikationen

Hör av dig till Publikationen, Östergatan 178, 261 35 Landskrona, så får ni ett provnummer.



*Nord Transporter på resa i Holland.*

## Unika svenska coasters

av Krister Bång

EFTER LÅNGVARIGA förhandlingar kunde ett antal svenska coasterredare i juli 1975 placera en order om fem systerfartyg hos japanska Niigata-Koncernen. Orden kom senare att utökas till åtta fartyg.

Bakgrunden till beställningen var den under många år utförsäljningen av svenska coasters till utlandet. Beståndet var omodernt och inte effektivt nog i den hårda konkurrensen.

Fartygen fick en dw på ca 1400 ton, farten tolv knop och kunde också ta med sig

sjuttiofyra styck 20 fots containers. De konstruerades av Bengt Lundqvist i Saltsjöbaden och driften av samtliga fartyg togs om hand av Stefan Trybom AB i Gävle kanske mera känt som Nordship.

Det var något helt nytt att ett antal svenska kustredare slog sig samman till en stor pool med gemensam marknadsföring. Att satsningen var riktig bevisas väl av att samtliga fartyg fortfarande seglar i poolen och att man dessutom i år köpt in två secondhand coasters så att antalet nu är tio.



*Nordersand från Slite. Foto: C. G. Nyström.*

I uppgörelsen ingick också att alla fartygen skulle ha namn med prefixet **Nord**. Under senare år har ju även Nordström & Thulin i Stockholm skaffat sig samma prefix. Men detta rederi är ju som bekant sysselsatt inom tank- och bulksektorn och färjesjöfart så någon förväxling är knappast aktuell.

Även om leveranserna blev något försenade levererades alla åtta fartygen under fem månader från december 1976 till april 1977. Fyra av fartygen byggdes av Niigata Engineering Co Ltd (N) och de återstående fyra av Tokushima Shipbuilding i Komatsujima (T).

Först ut blev **Nordking** från T som gick till B. L. Marine Consult AB i Saltsjöbaden. Hon levererades den 21 december 1976. Dagen därpå levererade N **Nordqueen** till Saltsjöbaden med Bengt Lundqvist i B. L. Marine som huvudredare.

1977 inleddes med att N levererade **Nordica** den 28 januari till Doris Johansson & Co i Skärhamn. T fortsatte med att den 21 februari överlämnade **Nordwest** till Stig Cedergren m fl i Gävle. **Nordersand** övertogs den 31 mars från T av Ingrid Andersson med partners i Slite och samma huvudredare mottog från N den 30 april även **Nordlandia**. På valborgsmässoafton fick även Jacob Engwall m fl i Gävle mottaga det sista fartyget i serien, **Nord Star**.

Det åttonde fartyget blev lite udda i den mening att hon fick namnet **Safe Transporter**. Hon byggdes av N och levererades den 15 mars till ett partrederi i Göteborg med Consafes chef Christer Ericsson i spetsen. Så här i början av sin karriär ägnade han sig även åt kustfartyg innan han riggade om.

I november 1978 övertogs emellertid **Safe Transporter** av Bengt Carlbaum i Gävle som representant för tolv partredare. Så blev det ordning i ledet i och med att fartygets namn ändrades till **Nord Transporter**.

Under senare år har partrederierna ombildats till aktiebolag med namn som tex Nord Transporter Rederi AB.



# Böcker på frivakten



*Soten på väg norrut genom Sotekanalerna vid jubileet 13 juli 1985. Foto: Jan Johansson.*

## **Soten – veteranen.**

Av Jan Davidsson.

74 sidor, inbunden rikt illustrerad i färg och svartvit.

Typografica, Göteborg 1989

Förlag Triangeln

Åter har Jan Davidsson skrivit en bok om vår svenska sjöfart och givit ut den på eget förlag.

Boken handlar om skärgårdsbåten **Soten** vilken har en skiftande historia bakom sig. Efter det att boken skrevs har **So-**

**ten** sålts till Strömma Kanalbolaget i Stockholm, som lär sätta in henne på sin gamla trad till Enköping.

Som **Enköping** byggdes **Soten** år 1868 av Oskarshamns Mekaniska Verkstad åt Bockholmsundsbolaget i Enköping. Ångaren sattes i mälartrafik med Stockholm som sluthamn. Mycket vatten har runnit ur Mälaren sedan **Enköping** gjorde sin premiärtur och fartyget har haft flera namn och hemorter sedan dess, men nu tycks cirkeln vara sluten.

I boken får vi följa den gamla skärgårdsbåtens öden och äventyr på insjöars och Roslagens vatten till Bohusläns saltstänkta kust. Eller vad sägs om en kvällskryss i Ranrike genom Malö Strömmar i Evert Taubes mångbesjungna kustlandskap. I Roslagens famn bokstavligen var **Östhammar**, som båten då hette, när hon rände upp på ett skär i Galtfjärden 1899. En kortare tid hette båten **Södra Skärgården** och gick i trafik i Göteborgs södra skärgård.

Bokens titel "Soten – veteranen" gör verkligen skäl för namnet. Med sina 121 år på kölen är fartyget bland de äldsta i världen som fortfarande är i trafik. Hon är unik och man får hoppas att de nya ägarna tar varsamt hand om detta maritima kulturarv.

En läsvärd bok om en skärgårdsbåts historia samt människor omkring henne och de trakter hon trafikerat.

Boken kan köpas genom Klubb Maritim Västra Kretsen. Se annons i denna Länsypump på sidan 2.

Bertil Söderberg

## *Köpes*

Segelfartyg.

Äldre eller nyare, storlek 40–60 fot, köpes.

Telefon Norge 89-551 15.

# Konservtrafik

*Text och foto Terje Fredh*

**Först slutade Boren att frakta konserver för Abba/Fyrtornet. Sedan tog Foodia M/S Gubben ur trafik och för en tid sedan slutade Frisco för klädesholmarna. Nu går allt godset med lastbil.**

**R**EDAN PÅ 20-talet fraktade Fyrtornet emballage och sill med fiskebåtar som blivit fraktbåtar. En av dessa båtar var **City** från Gravarne. Senare kom **Boren**, byggd i Marstrand 1919. Harry och Alfon Karlsson i Gravarne körde den båten under många år. Fyrtornet hade då

fabriker från Strömstad i norr till Göteborg i söder.

– Mest tog **Boren** emballage, sill och råvaror, minns Wilhelm Gustafsson, som var Fyrtornets platschef för Gullholmenfabriken.

**Boren** sattes också in för att frakta

musslor från Danmark eftersom Fyrtornet ansåg att svenska musslor blev för dyra. Man slöt kontrakt med danska odlare och **Boren** fick tillsammans med **Gubben** 1 frakta musslor i korgar från Aalborg och Holbæk.

På 70-talet såldes **Boren** till Rösholmens Marina i Kungshamn och senare till en lysekilsbo som skulle rusta upp **Boren** som nöjesbåt.

## **Gubben**

Foodia eller som fabriken hette tidigare, Skandiakonserv, var en sammanslutning av en rad konserverfabriker i Lysekil. En av dessa var Hugo Hallgrens konserverfabrik.

1905 var Mandus Abrahamsson och hans son Arvid i färd med att frakta sill i en större motorbåt. 1926 köpte Arvid en motorjakt, **Åran**. Resorna gick från El-lös med konserver till Göteborg. Ibland var returlasterna tonfisk från Fiskhamnen.

Nästa konserverbåt var **Friden** på 60 ton. Den döptes sedan om till **Gubben**.

På 50-talet hittade Foodia norska m/s **Varna** byggd 1936 i Halden. **Varna** fraktade kalksten mellan Moss och Oslo men var nu till salu. 16 ton cement i botten och en ny maskin gjorde **Varna** till **Gubben II**. Många färger fick **Gubben II** som fram till 1986 gick med konserver, blåmålad med den kooperativa symbolen i skorsten och stäv.

### Klädesholmen

**Frisco** från Klädesholmen var ytterligare en känd båt som var knuten till konserverindustrin. **Frisco** var mer eller mindre ovärderlig så länge det inte fanns bro till Klädesholmen. Båten lastade konserver från alla fabrikerna och gick dessutom med styckegods från Göteborg till öar och platser på Tjörn.

**Frisco** byggdes om och fick kran och bra nautisk utrustning. När de stora isländska båtarna kom med sill lossades den i Lysekil. **Frisco** lastade därefter tunnorna och drog dem ner till Klädesholmen.

**Frisco** gick tills i fjol då lönsamheten blev för liten. De två männen på **Frisco** gick till jobb i Stena Line.

Lastbilar har ersatt båtarna och den bohuslänska kusten har blivit ett blickfång fattigare.



■ En vacker bild av **Boren** fotograferad i Kungshamn.



De två "konserverbåtarna" **Gubben** och ...



... **Frisco**.

# ÖSTERSUNDS RENDEZ-VOUS

## Storsjöns pärla

av Lasse Pettersson

MIN BARNDOM tillbringade jag många somrar i Jämtland i min mors föräldrahem. Varje gång man var in till Östersund så besökte man hamnen där då som nu fanns många fritidsbåtar, men där fanns också **Östersund** och **Thomé**, två fina passagerarbåtar.

Jag minns några trevliga turer "Frösön runt" med S/S **Östersund**. **Thomé** gick i reguljär trafik på den tiden och turena passade aldrig in vid statsbesöken. Det dröjde fram till 1980-talet innan jag åkte med **Thomé**.

Sista gången jag åkte med **Östersund** var 1956 (se fotot), några år senare bytte hon namn till S/S **Las Vegas**! En tragisk händelse tyckte man då för en så rejäl och fin båt! Men ändå, hon levde vidare, även en tid som klubblokal i hamnen!

Det oundvikliga slutet tycktes också komma. Östersunds stad valde mellan **Östersund** och **Thomé**. Man valde **Thomé**, slutet för **Östersunds** del föreföll under 1970-talet oundvikligt.

Båtens räddare blev Per Erik Lundh i Arvesund. Pelle köpte henne och en förening bildades som övertog båten!

Föreningen "Bevara Ångaren Östersund" hemmahörande i Åre kommun visade sig ha de egenskaper som behövdes, flera års slit, med stor optimism, visade att föreningen hade medlemmar som kunde rädda båten!



**Östersund** i Östersunds hamn 1956. Meningen är nu att den här platsen på nytt skall markeras för **Östersund** när hon går till stan. Foto: Lars Pettersson.



S/S **Östersund** fotograferad av Tore Granath den 15 juni 1955. Fotot ingår också i Västra Kretsens vykortsserie nr 11.

Den 16 augusti 1986 sjösattes hon i Arvesund!

"Storsjöns pärla" var räddad!

Vintern 1988/89 byggde man en fyrtyo meter lång pir ut i sjön, med stenkar och timring, cirka 750 m<sup>3</sup> sten har använts.

Bryggan ligger norr om slipen i Arvesund. När man kommer till dessa trakter möter man synen av den "vackra båten" som ligger vid den praktiska piren, i synfältet finnes också fjällvärlden med höga fjäll och berg!

**Östersund** har fått en värdig hemmahamn i dessa så vackra trakter, hon är en tillgång för turistnäringen, vilken hon delar med **Thomé**, dessa båtar S/S **Östersund** från 1874 och S/S **Thomé** från 1875 bör vara någonting som man i all framtid bör bevara som en tillgång för hela landskapet Jämtland.

Den 20 augusti åkte vi upp några entusiaster från Sundsvall, några av oss var medlemmar i "Föreningen Bevara Ångaren Östersund" innan vi for upp, de andra gick med under båtturen! Vädret var det allra bästa, stämningen ombord var hög, man trivdes på den fina båten, meningen var en tur på två timmar, det blev tre och en halv timme!

Vi fick under resans gång också reda på att S/S **Östersund** skall återfå sin gamla plats vid kajen i Östersund. Vilket innebär att den gamla damen får hedersplatser både i Arvesund och i Östersund!

## Lyckade festligheter för vår äldsta passagerarångare

av Robin Holmstedt

DET FÖRSIGGICK stora aktiviteter på Storsjön med utgång från Arvesund i Föreningen Bevara ångaren Östersund:s regi. Fram till dess har hon legat på gamla slipen sedan 1986, dit hon gick efter premiärturen en höstdag.

Hennes återkomst som passagerarångare på Storsjön har tidigare beskrivits utförligt i tidningarna Skärgårdsbåten och Läns pumpen hösten 1986 där också fartygets historiska levnadsöden finns nedtecknade.

**Östersund** fick vänta på slipen under tre år tills Sjöfartsverkets krav var uppfyllda. Där pågick renoveringsarbeten hela tiden efter den lyckade premiärturen år 1986. Hon kunde besiktigas av fartygsinspektionen den 19 juni. Efter delkompletteringar på midsommarafton erhöll hon slutligen sitt efterlängttade passagerarcertifikat.

Först (vilket inte ingick i programmet) inkallades fartyget i sista stund som räddare åt Bergs hembygdsförening på midsommardagen, då **Thomé** gick på

grund och blev tvungen att tas ur trafik. På detta sätt fick *Grand old lady* gå ut på sjön under ånga direkt från slipen. Till en början gick hon med full besättning från hemmahamnen till Östersund på midsommarafton. Ångaren tog där med passagerare och Frälsningsarméns musikkår till destinationsorten Hoverberg, där Bergs hembygdsförening höll sina festligheter med gudstjänst, barndop och gammaldags dubbelbröllop. Upplevelserna på premiärdagen sitter kvar i minnet hos både besättning och passagerare.

Jag åkte upp till Arvesund och invigningsdagen för att känna pulsen av föreningen och ångaren. Festligheterna hölls lördagen den 15 juli och fortsatte till söndag. Föreningen började med att inviga den nya ångbåtsbryggan på lördagen. Medlemmarna har lagt ner 1000 arbetstimmar på bryggan under vårvintern och den består av en cirka fyrtio meter lång pir ut i sjön med stenkar och timring. Cirka 750 m<sup>3</sup> sten har använts. Bryggan är belägen vid den nerlagda Arvesundsågen några hundra meter norr om slipen.

Det ostadiga och blåsiga vädret hindrade inte att festligheterna den 15–16 juli lockade mycket folk. Festligheterna kallades "Gammalteknikdagar" och flera ångmaskiner, motorer, traktorer och bilar från flydda tider visades upp. Alla maskiner fungerade bra vid provkörning. Till filatelisternas glädje upprätthölls ett tillfälligt postkontor ombord under de två festdagarna med en egen minnespoststämpel dvs "ångbåtsstämpel". "Ångbåts PXP No 75" *Östersund* hade egen ångbåtspost med samma siffror under åren 1878–1924. På invigningsdagen hölls fagra tal av föreningens ordförande Ingemar Eriksson. Ordföranden Ingemar Fredriksson från Åre kommun kunde inviga den färdigbyggda bryggan med egen sång och dragspelande Göran Lind som ackompanjator. Sången gick: "Att skicka post över Storsjön – det var länge se'n sist. Vilken lycka för en sann filatelist." Birgitta Sörenstam från *Thoméés* vänner passade på att överlämna en skeppsklocka och önskade lycka till.

Det var meningen att det skulle bli en posttur med postsäckar och minnespoststämplat till Östersund kl 16 på söndagen med passagerare, men det fick ställas in på grund av storm på sjön.

Hamnen fick också besök av en liten ångslup som deltog i festligheterna. Hon var ursprungligen varpbåt på Holmsjön, 3,5 mil från Sundsvall. Hon byggdes år 1912 men ångmaskinen av märket Var-



*En något mörk bild av Östersund i det ostadiga vädret. Förutom Thomée kommer Östersund att bli en institution på sjön framöver. Foto: Robin Holmstedt.*

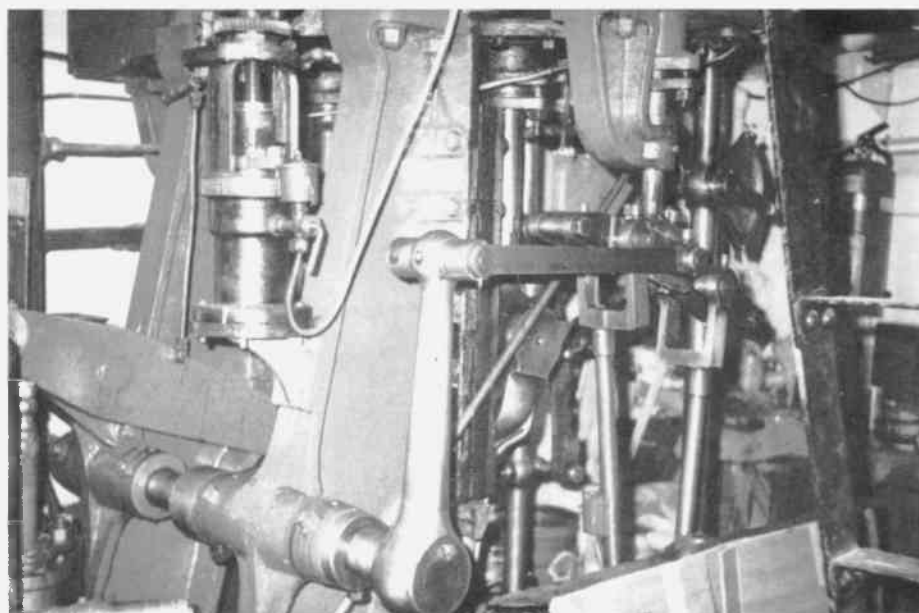
kaus var från 1931. Båtens mått var 8,80×2,40×1,25 m och hette **Emma Qvist**. Hon ägdes av Rune Eliasson och hemorten var Hackås.

Ordföranden berättade vidare att man ska diskutera och i höst eventuellt fatta beslut om reguljär ångbåtstrafik under nästa sommar. Utvärderingen av årets sommarprogram kommer att ligga till grund för detta. Åkturerna för medlemmar och allmänhet den 17, 18, 19 och 20 juli blev en succé med mycket folk ombord. Den 23 juli hölls gudstjänst ombord och man planerade att *Östersund* skulle möta sin forna konkurrent *Thoméé* i Hallen den 27 augusti. Den 2 september slutligen skulle det bli en lång utflykt till sjöns sydligaste punkt, Östberg. Efter sommarens aktiviteter klirrar många slantar behövt i föreningens kassakista.

En dag före invigningsdagen besökte jag stadsmuséet vilket ägs av föreningen

Gamla Östersund. Där inryms en avdelning om ångsjöfart på Storsjön. Vacker och originell nautika i form av skeppsklockor, skeppstavlur i oljemålning, kompasser m m finns bevarade och kan beskådas. En fin skeppsklocka och kompass från *Östersund* finns där. Jag frågade muséets ansvarige om det kunde tänkas att dessa föremål skulle återlämnas till henne en dag. Svaret blev nej med anledning av att "det är en donation, för vilken vi har lagligt ansvar" enligt muséet. Min egen uppfattning är dock att de föremål fartyget en gång burit bör återlämnas. Enligt uppgift besökte två man från föreningen Gamla Östersund invigningen. Man får hoppas att de fick ett gott intryck och ändrar attityd till föreningen som satsar hårt på bevarandet av Sveriges äldsta ångare som en kulturgärning mer än ett jippo.

Föreningen skall ha en eloge för de lyckade aktiviteterna i sommar! ■



*Här visas ångmaskinen från 1903. Samtidigt bytte man till en ny panna från Hernösands Mek. verkstad för 16 500 kr. Maskinen utvecklar 152 hk. Foto: Robin Holmstedt.*

# Frågor – Svar – Kompletteringar

## Sotefjorden

Trotjänaren **Sotefjorden** har så lämnat Kungshamn. I Länsypumpen 1989:2 stod det att hon eventuellt skulle bli kvar, men ägaren Göran Hahne fann en seriös köpare i Vaxholm, och troligen kommer den gamla timmerbogseraren (119 år) att återfå sitt gamla namn **S:t Erik** i Vaxholm. Västkusten är en profil fattigare, **Sotefjorden** har gått här sedan 1935.

Sigge Bergh  
Hunnebostrand

## Mer om Thor (igen)

**Thor** byggdes 1870–71 på Motala Verkstad i Motala och ägdes på 1870-talet av Ängbåtsbolaget Thor i Norrköping. 1901 ägdes den av Norrköpings Bogserings AB. Från och med 1915–1948 finns **Thor** med bland besiktningshandlingarna och då ägd av det senare bolaget. Inspektionshandlingar finns ej före 1915 så därför har jag inga underlag före detta år. Mätbrev den 13 april 1877 i Norrköping: S/S **Thor** – Norrköping, P. Jonsson & Co., 25,99 nettoton. På detta mätbrev står också antecknat: "Mätt i Norrköping 4 maj 1871, 5,5 nyläster, järn.

**Thor** mättes sedan flera gånger och 1887 efter en förbyggnad var måtten: 17,91×4,58×2,52 m. Ägare 1889 är Eric Ringman. **Thor** ombyggdes 1917–1918 och troligen förändrades utseendet då.

Jag såg **Thor** på 1940- och 50-talen i Norrköping men vet ej när den såldes. Det var troligen på 1950-talet. Senare låg den långa tider i Stockholmstrakten och sjönk några gånger. Överbyggnaden var borttagen och en ny un-

der byggnad men vad jag minns blev den ej färdig. Jag fotograferade **Thor** i detta skick några gånger.

På senare år 1965–66 låg båten på Lidingö och även då fotograferade jag den. Enligt Gunnar Hedman var båten 1967 uppdragen på land och under skrotning.

I inspektionshandlingarna står det nämligen 1971 "Skrotad". Avförd 1971. Den borde alltså ha avförts redan 1967.

Bernt Fogelberg

## Marieberg – svar och fråga

I Länsypumpen 1989:2 sidan 28 frågar C. G. Nyström efter namnet på en bogserbåt.

Den efterfrågade bogseraren är **Marieberg I** av Marieberg, Kungsgården-Mariebergs AB. Båten är byggd 1910 av järn på Oskarshamns Mek. Verkstad, med byggnadsnummer 241. Dim: 16,46×4,56×2,45 m, 140 ihk och 41,08 brt.

1956 gick Kungsgården-Mariebergs AB upp i SCA, som hade båten till 1965 då den kom till Bogserbolaget Gustafshög, Björkman & Co. i Umeå och fick namnet **Bergön**. 1968 blev bolagets namn förkortat till Bogserings AB Gustafshög, Umeå. Bert Skoglund i Härnösand

blev ägare till henne 1976 och han gav bogseraren namnet **Sven-Oskar**

Bernt Fogelberg

■ Angående C. G. Nyströms okända norrlandsbogserare, så är det **Marieberg I** fotad i hemmahamnen i Marieberg. Hon byggdes 1910 i Oskarshamn (nb 241) och fanns i Marieberg tills 1965 då hon såldes till Red AB Gustafshög i Umeå och fick namnet **Bergön**. Hennes panna och maskin togs ur och sattes sedermera in i f.d. **Munksund 2**, som nu är lustångfartyg och heter **Nya Holmsund**. **Bergön** såldes 1977 till Bert Skoglund, Härnösand, döptes om till **Sven-Oskar** och fick en Caterpillarmotor. Meningens är att hon ska komma i fart igen, men bla en brand ombord har fördröjt återuppställningen.

Men jag har en annan **Marieberg** som jag skulle vilja få identifierad. Trodde först att hon hört hemma i mina hemtrakter, men ingen vill kännas vid henne. Fotot är taget ca 1935, och den vackra damen i förgrunden är kapten Petterssons fru, dvs dåvarande befälhavarens. Vet någon vem hon är? (Båten alltså).

Bengt Westin



Vem berättar för Bengt Westin om denna **Marieberg**?

## Saga

Angående **Saga** fotograferad i Herrvik den 11 juli 1981, av Tore Olsson.

**Saga** kom till Herrvik från Slite tidigt på våren 1979 för sliptagning och drevning, men visade sig vara i ett så pass uselt skick att någon reparation ej var ekonomisk utförbar. Den 16 mars blev hon sliptagen i Herrvik och motorn urmonterad, varefter hon låg vid kaj, av vissa omständigheter, delvis ändringen. Då inga användbara förtöjningspollare fanns kvar på **Saga** drev hon på grund i hamnen enligt fotot.

Där låg hon till 1983, då hamnen blev delvis torrsatt och ombyggd, varvid vraket av **Saga** gick sitt öde till mötes av Skanskas grävmaskinister.

Axner Bodin  
Bodins Båtbyggeri  
Herrvik  
62016 Ljugarn

## Köpes

Lloyds Register  
1919–12 Vol I  
1920–21 Vol I + II  
1922–23 Vol I  
1923–24 Vol II  
1927–28 Vol II  
1929–30 Vol II  
1931–32 Vol I  
1934–35 Vol II  
1935–36 Vol II  
1938–39 Vol I + II  
1985 och senare

## Bytes

Eventuellt byte med andra Lloyds Register, supplement till L. R., Jane's Fighting Ships 1903, Taschenbuch der Kriegsflootten 1914, 1915, 1916, 1917/18, 1922 och 1938, originalutgåvor.

## Säljes

Diverse SST, fartygsbilder, negativ m m.

C. G. Nyström  
Orkestergatan 6  
253 71 Helsingborg



## Joyce Hope

Terje Fredh undrar över coastern **Joyce Hope**.

Hon byggdes 1961 hos Sietas i Hamburg för den kände skeppsredaren Peter Döhle i samma stad. Namnet var **Eggebek**. Som de flesta tyska coasters seglade hon främst i nord- och östersjöfart.

I december 1973 avyttrades hon till Meteor Shipping Co. Ltd., fick hemort i Famagusta på Cypern och omnamnades till **Zodiac Ladd**. Redan i november 1974 sattes hon under Singaporeflagg med namnet **Mario**. Från denna tid blev det mest trafik på Medelhavet.

1976 återfick hon Cyperns flagga för Reality Shipping Co. Ltd. i Limassol. Nu blev namnet **Virginia**. Nu började fartyget allt oftare besöka länder i krig. Libanon och Libyen var vanligt förekommande i positionslistorna.

Den 18 december 1978 kom fartyget till Malta från Benghazi och blev liggande. Samtidigt såldes hon till A. Elias (Overseas) Co. Ltd., Limassol. Namnet nu **Joyce Hope**. Den 11 maj 1980 bogserades hon av bolagsbåten **Lucky Hope** hem till Limassol och kom fram en vecka senare.

Fartyget iständsattes och bytte namn till **Lucky Son** med Elias som ägare. Nu blev det främst fart mellan Grekland och Cypern. Hon finns med i Lloyd's Index i januari 1984 men saknas utan anmärkning månaden efter.

Först 1987 dyker hon upp igen. Namnet är **Lady Karel**. Den 26 oktober lämnar hon Larnaca under namnet **Cleopatra Moon** fortfarande med Elias som ägare. Flaggen under båda namnen Sri Lankas!

I augusti 1988 övertogs hon av Overseas Cyprus i Limassol och fick sitt nuvarande namn, **Berytus**. Hemort alltså i Colombo.

*Kriwa*

## Tidningsurklipp

Några av medlemmarna i Klubb Maritim i Västervik håller på att dokumentera segelfartyg och motorseglare genom klipp från både svenska och utländska tidskrifter.

Det händer emellertid att man vill klippa ur en skuta och så visar det sig att på andra sidan finns en annan skuta eller text, som man gärna vill ha med. Vi vore därför synnerligen tacksamma om någon har gamla nummer att skänka till vår klippsamling. Givetvis ersätter vi portokostnader.

*Carl Olov Alm  
Odelmarksgatan 13  
593 34 Västervik  
Tel 0490-10513*

## Linköping

Linköping är inte känt som någon mer betydande varvsstad, men faktiskt tycks där ha byggts flera fartyg just 1898: förutom **Idefjord** även **Sandvik**, en järnbyggd passagerarbåt på 80 brt (reg nr 3142) och **Linné**, en kompositbyggd lastångare på 71 brt (reg nr 3465). Kan någon berätta om skeppsbyggeriet i Linköping? **Idefjord/Svinesund** tycks inte ha varit registrerad i Sverige innan hon blev norsk. Men är det verkligen möjligt att ett norskt rederi placerade en beställning i Linköping av alla platser?

*Olle Renck*

## Fartygsöden

Är det någon som vet vad det blivit av 7324 **Dunett** och var **Patricia** (undervattensmoderfartyget) skrotades? Jag har sett olika uppgifter.

*Gunnar Hedman*

## Lindholmsbyggen

Holger Magnusson efterlyser foton på följande gamla Lindholmen-byggen. Vem kan hjälpa honom att komma över foton på fartygen?

**Själland 15. Ärlan 2140.**

**Vestkusten 3062. Ran 5072. Birgit 5469. Vicke 5837. Unden 5859. Anten 5871. Elgö 6039. Njord 6362. Ingrid Thorden 6365. Boren 6515. Gunnaren 7630. Monark 8291. Temnaren 8330.**

*Holger Magnusson  
Torskvägen 6  
432 03 Träslövsläge*

## I Upplag

Då min samling på de fartyg som låg upplagda på Byfjorden i Uddevalla under krigsåren 1940–1945 ej är komplett (av cirka ett femtiotal fartyg saknas elva), efterlyser jag följande fartyg:

8171 **Goonawarra**, Transatlantic, Göteborg. 7679 **Svanholm**, Sv Amerika/Mexiko Linjen, Göteborg. 8349 **Nike**, Transoil, Göteborg. 577 **Falken**, Red AB Falken, Jons-torp. **Columbia**, Nordstjernen, Stockholm. **Aspö**, Rexbolaget, Stockholm. **Halmstad**, Red AB Halmstad, Halmstad. **Kattegatt**, Red Orvar, Helsingborg. 4790 **Frigg**, Ångf. AB Kjell, Stockholm. **Ingeren**, Bergen. **Fagerberg**, Oslo.

Utöver dessa fartyg önskar jag foto på Nordstjernans **Equador** som låg i Strömstad 12 januari–12 maj 1945, samt statsisbrytaren **Ymer** som ej

var upplagd men bröt isrännen från Marstrand till Uddevalla vintern 1947 den 7 mars. Samma år som jag började min anställning inom Uddevalla Hamnförvaltning.

*Folke Fransson  
Källegränd 3  
451 41 Uddevalla*

## Fiskebåtspråm

Måndagen den 28 augusti 1989 var jag på hemväg i min båt från Läsö. Jag fick då se ett märkligt ekipage i djuprännan utanför Danmark. På en stor pråm stod 12 begagnade fiskebåtar som drogs norrut av en bogserare. Jag var på för långt håll för att se nationaliteten. Är det någon som kan tala om vart detta pråmsläp var på väg? Man var väl inte ute för att dumpa båtarna i havet?

*Jan A. Eriksson*

## Annie Johnson

Jag seglade i **Annie Johnson** strax efter andra världskriget. Av foto på fartyget under hennes sista år framgår att hon blivit betydligt ombyggd. Finns det någon som kan tala om var och när denna ombyggnad ägde rum?

*Jan A. Eriksson*

## Inköpt till Sverige?



■ Skickar här in ett foto på en fiskebåt tagen i Hunnebostrand. Man kan läsa namnen **Fahter Oliver** från Galway samt **Auster**. Är båten inköpt av svenska fiskare?

*Terje Fredh*

# Sjöfolk och Fartyg från Nordvästskåne – DEL 3

Barkskeppet "Nore",  
Helsingborg, 145 n. l.



Boken "Sjöfolk och Fartyg från Nordvästskåne", del 3 utkom i mitten av juli månad 1989. Den tredje delen berör händelseförloppet under perioden 1836–1960.

Bokverket omfattar trettioen kapitel och handlar bland annat om sjökaptan Axel Lewolds 41 år till sjöss i fartyg från Viken, Lerberget, Helsingborg, Göteborg, Gävle, Stockholm – skeppare A. Fr. Petterssons, Hittarp, samarbete med spannmålskonsulerna i Helsingborg, släkten Tengwall och A. P. Romare, Helsingborg, sjökaptan Janne Pettersson, Hittarp/Viken 51 år till sjöss i segelfartyg från Lerberget, Höganäs, Viken, Helsingborg – ångfartyg från Helsingborg, Göteborg och Norrköping. Den tidigare sydamerikafarten med små segelfartyg bl a med sjökaptan Nils Pyk/Mölle/Helsingborg. Konsul Carl Henckels, Helsingborg, rederibildningar med segel- och ångfartyg och dess fortsättning som Rederi AB Henckel

efter hans frånfalle. Sjökaptan Nils Möller, Mölle/Shanghai, rederier i Kina, sjökaptan N. P. Swenssons partrederier med ångfartyg i Helsingborg. Rederi AB Signe, Hasting, Kattegatt, Skagerack och Atlanten, Helsingborg. Konsul Chr. Corfitzons tidiga rederibildningar med segelfartyg. Rederi AB Runa och Resurs, Helsingborg. Rederi AB Helsingborg (N. Chr. Corfitzon), sjökaptanerna H. B. Hansson och N. J. Pyk, Mölle, Rederi AB Mölle och Brunnby, Mölle, Rederi AB Vala, Helsingborg – sjökaptan N. A. Svensson, Viken, partrederierna Osric och Belos, Helsingborg, Helsingborg (O. Hillerström), Rederi AB Sirius, Rederi Sirius (E. R. Killman, Helsingborg, Rederi AB Siwa, Helsingborg, (E. R. Killman) – sjökaptan M. G. Månsson.

Boken innehåller cirka 200 fartygsbilder och 150 personporträtt. Hela bokens sidoantal är 446. Bokens storlek är A 4-format (21 × 30 cm).

## BESTÄLLNINGSKUPONG

Härmed beställes \_\_\_\_\_ exemplar av bokverket "Sjöfolk och Fartyg från Nordvästskåne", del 3 om 446 sidor till ett pris av 350 kr inkl moms jämte fraktkostnad.

Jag har icke tidigare bokverket: (v.g. kryssa för om boken önskas)

"Sjöfolk och Fartyg från Viken", del 1 – beställes.

"Sjöfolk och Fartyg från Viken", del 2 – beställes.

Vardera boken kostar 225 kr exkl moms jämte fraktkostnad.

Betalning önskas via

Bankgiro 772-3737  Postgiro 51 96 47-2  Postförskott.

NAMN \_\_\_\_\_

ADRESS \_\_\_\_\_

TELEFON \_\_\_\_\_

PORTO

**B. B. Malmsten**  
**Näckrosvägen 12**  
**260 40 VIKEN**



S/S *Min*. Foto: A. Duncan.

## Vilken Min?

S/S *Min* av tveksamt ursprung. Det kanske kan vara ex *Java*, byggd 1913 i Vege-sack, men där är en del detaljer som inte stämmer och någon bild av *Java* har jag inte att jämföra med. Kan någon båtolog ge mig historien?

C. G. Nyström

## Kompletteringar till registersidorna

I senaste numret fanns ett par saker att påpeka i registersidorna:

4048 *Isolda* såldes till Finland ca 1961, men återinfördes till Sverige våren 1988.

4065 behöll namnet *Clan Macfarlane* i Viborg. Rederiet hette Laiva OY (Fartygs AB) Sampo, enligt Finlands Skeppskalender.

Bengt Sjöström

■■■ Med all den sakkunskap som nu ligger bakom registerlistan finns det bara några små detaljer att tillägga eller rätta:

4014 fick omkring 1930 sitt officiella namn förkortat till *Alex Halling*. Det skedde helt i tyshet – namnändringen redovisas inte i skeppslis-

tans årgång 1931, och inte heller redovisas i fortsättningen något ex-namn för fartyget.

4021 *Sigruns* namn ändrades aldrig officiellt till *Maybe*. Anledningen till att hon avfördes 1955 var försäljning till marinen, som använde henne som tvättbytesfartyg, mycket inofficiellt kallad *Tvätt-Lisa*. Hon brann 1970, sedan hon några år varit privat klubblokal och då inofficiellt fått namnet *Maybe*, men den slutliga och definitiva upphuggningen skedde inte förrän 1974 (jämför bild i Skaftö-boken sid 157).

4025 hette *Elida* som norsk men blev *Ellida* som svensk. Namn och ex-namn redovisas ordentligt i Skeppslistans årgång 1908, som var betydligt mer fullständig beträffande småfartyg och tillförlitlig än de privat utgivna tidigare årgångarna.

4035 stavade namnet *Balt-hasar* enligt mina anteckningar.

4054 *Fidelios* ex-namn var *Winona*.

4058 hörde som *Heimdal* hemma i Aerösköbing men bytte ägare där 1901 och döptes då om till *Philip* innan hon 1902 blev svenska *Arla*.

4064 *Eurekas* ex-namn var

enligt norska papper i riksarkivet *Andvake*. Att det i gamla norska flaggböcker står *Anvaka* kan vi kanske ta lätt på. På sin ålders höst blev skutan präm med namnet *W H No 2*. Det var ju ganska många skutor som rön-te detta öde, men sällan framgår namnet som präm av fartygsakterna på Riksarkivet. Ibland hittar man dem i gamla måtbrev eller inspektionspapper, som likaså numera finns på Riksarkivet.

Olle Renck

■■■ Olle Renck är ju en pålitlig pekpinne när det gäller registersidorna, men jag tror att han glömt påpeka att 10572 *Viking 1* sedan 1978 heter *Buster*, att 10573 *Viking 2* haft ex-namnen *Frej*, *Björkö*, *Norafjärden*, *Dal*, *Nep-tun* och att 10574 *Viking 3* tidigare hetat *Seskarö* och *Loj-dö*. Finns 10520 N MV 2 fortfarande kvar?

Gunnar Hedman

med  
pennstumpen  
för  
Länspumpen

■■■ Vi fortsätter med Bengt Holmgrens fråga vad det blev av de fartyg han seglade i. Turen har nu kommit till **Braheholm**.

Denna ångare byggdes i Vancouver på Canadas Stilla Havskust. Efter första världskriget kände Broströms stark press att sätta in nya ångare på sina linjer. Hos J. Coughlan & Sons Ltd. fanns två ångare under byggnad. Man övertog kontraktet på dessa och i april 1920 levererades **Braheholm** till AB Svenska Amerika Mexico Linien i Göteborg. Systerfartyget *Indus* levererades i juli samma år till AB Svenska Ostasiatiska Kompaniet.

**Braheholm** kom att bli en trotjänare för sitt rederi. Mexico Linien fusionerades 1946 med AB Svenska Amerika Linien och fartyget överfördes också på detta bolag.

I augusti 1950 såldes fartyget för 600 000 kronor till Rederi AB Skåne (Hans Lundgren) i Helsingborg varvid namnet ändrades till **Sot-tern**.

I februari 1954 hade fartyget tjänat ut under svensk flagg varför hon för 999 700 kronor såldes till Soc. Armamento Marittima in Nomo Collettivo (Soarma) i Genua varvid hon fick sitt sista namn, **Onorato**. Våren 1959 blev fartyget upphugget i Italien.

Krister Bång

**OBS! Stoppdag för manus till  
Frågor-Svar-Kompletteringar  
och Pennstumpen  
den 15 november 1989.**



Kusttankern **Tanker** av Donsö på Rivöfjorden 18 juli 1964. Foto: Krister Bång.

## På sluttampen

av Krister Bång

**D**ET ÄR GANSKA naturligt att fartyg som är uttjänta skrotas eller på annat sätt försvinner. Endast några få märkesfartyg är värda att bevaras i tex marina museer eller ideella föreningar. De allra flesta fartygen har heller ingen spännande historia bakom sig.

Ändå tycker man att det är lite vemodigt när Lloyd's meddelar om **Intisar**. "Delete entry. Vessel's continued existence in doubt". Det blir på ren svenska: Stryk henne ur registret. Vi tvivlar på att hon fortfarande existerar."

I Sverige är väl denna tanker mest känd som **Tanker**. I nitton års tid var hon hemmahörande på Donsö.

Hon såg dagens ljus redan 1903 vid Lindholmens Mek. Verkstad i Göteborg. Hon byggdes som tankpråm för Sydsvenska Petroleum AB i Malmö. Namnet var **Augusta**. Det skånska bolaget gick 1934 upp i Svenska Petroleum AB Standard, Stockholm, en föregångare till Esso, numera Statoil.

Under andra världskriget blev det snart tonnagebrist och man såg sig om efter objekt att bygga om. **Augusta** kom snart i blickpunkten. Det var inte bara själva fartyget man var ute efter. Man hade heller ingenting emot snabba pengar.

Den 30 mars 1942 såldes den lilla tankläktaren, hennes dödvikt var 350 ton, för 55 000 kr till Rederi AB Walleniusrederierna, som var en av pionjärerna inom svensk kusttankersjöfart. Båtarna hade namnet **Soya** plus en siffra precis som dagens Thuntankers.

Redan den 20 april såldes **Augusta** vi-

dare. Priset hade på tre veckor stigit till 92 500 kr! Köpare var ett annat stockholmsrederi, Larssons Rederi AB. Nu döptes fartyget om till **Nordvik** "emedan företaget ämnar förvärva fartyg av samma eller liknande typ, som skola bära namn med ändelsen - vik".

Man kom överens med Kockums i Malmö att bygga om pråmen till tankfartyg. Utöver sedvanliga ombyggnader installerades en motor av June-Munktells fabrikat. Den 27 januari 1943 var ombyggnaden klar och fartyget levererades till beställaren.

Larsson i Larssons Rederi AB hade under ombyggnadstiden sålt sitt fartyg till Rederi Eugen Friederich i Bremen. Direkt efter leveransen övertogs motortankern av detta bolag som gav henne namnet **Lothar Friederich**. Larsson lade 620 tusenlappar i bankfacket.

Under tysk flagg tjänstgjorde hon som bunkertanker åt tyska marinen. Den 1 maj 1945 sänktes fartyget av sin besättning i en norsk hamn.

Efter kriget tilldelades hon den norska staten och värderades vid detta tillfälle till 270 000 norska kronor. Hon bärgades och reparerades under namnet **Straumsnet**. I oktober 1946 såldes hon till Arne Utkilen i Bergen. Han registrerade nu förvärvet på A/S Straumsnes (Red. Od-fjell), Bergen.

1948 inköptes hon av Thorns Rederi A/S (F. S. Thorne & Co) i Oslo och fick namnet **Thortank**.

Tydligen var det ingen större lycka med fartyget utan hon såldes exekutivt

1950 till Olle T. Flakke i Kristiansund. Han föredrog namnet **Rensholm** och så fick det bli. Nu kom fartyget att användas för transport av valolja.

I februari 1951 ansökte skeppsredare Karl Johan Rebensdorff i Göteborg om att förvärva norska kusttankern **Rensholm** till ett överenskommet pris av 350 000 norska kronor. Både HIK och kommerskollegium tillstyrkte begäran.

Emellertid rakade fartyget grundstöta den 22 april 1951 innan Rebensdorff hunnit överta sitt fartyg. Olyckan inträffade i Hustadvika då hon var på resa från Tromsö till Odense med valolja. Svårt läck kunde hon ta sig in till Ålesund.

I Enskede utanför Stockholm bodde dykaren John Sörman. Han var specialist på att bärga fartyg. Han köpte oftast fartygen "as is" på haveriplatsen, bärgade dem och satte dem i fart. Nu kom John Sörman att intressera sig för **Rensholm** som han inhandlade för 395 000 norska kronor. Efter reparation vid Ideals Varv i Stockholm blev så fartyget i juni 1951 registrerat i Sverige under namnet **Tanker** och med Sörman som ägare. Till befälhavare utsågs samtidigt Karl Erik Johansson i Stockholm.

John Sörman hade just avyttrat ett annat kusttankfartyg med namnet **Tanker**. Hon såldes till Donsö och fick namnet **Älvtank** och blev senare **Zebron** med hemort Göteborg innan hon såldes till Stockholm igen.

"Vår" **Tanker** kom också till Donsö. Det var i september 1956 som ett partrederi därstädes bestående av fem delägare och med Josef Jakobsson som huvudredare för 375 000 kr inköpte fartyget. Strax därpå överläts fartyget på Rederi AB Tanker Line i Göteborg i vilket bolag Stig H. Thuresson i Hovås var ensam styrelseledamot. Josef Jakobsson blev vd i bolaget och hemorten sattes till Donsö. Namnet **Tanker** behöll man.

På Donsö hörde fartyget sedan hemma tills hon i juli 1975 såldes till Mr Hussein Tahler Abdull Aziz i Jeddah, Saudi-Arabien. Hon lämnade Göteborg den 7 augusti 1975 under grönvit flagga bärande namnet **Tanker**.

Sedan dess har inte försports mycket. 1988 kom meddelandet att hon redan 1975 vid ankomsten till Saudi-Arabien blivit omdöpt till **Intisar**. Någon tycker sig också ha sett fartyget övergivet i en vik i början av 80-talet. Redan då skulle fartyget ha varit rejält rostangripet. Om det finns någon som sett eller hört något om fartyget efter 1975 tar redaktionen gärna emot upplysningar om det. ■

Länspumpen  
Box 421  
401 26 Göteborg



Den 28 augusti 1989 var det femtio år sedan bogserbåten **Herkules** levererades till C. L. Hanssons Stuveri AB i Göteborg. Efter lång tid i sjöfartens tjänst går nu **Herkules** en ny vår till mötes som museifartyg. Johnson Line har överlämnat veteranen till Klubb Maritim Västra Kretsen i Göteborg. Se vidare sidan 14. Fotot är taget på Bohus Varv på femtioårsdagen av Ove Lerjefelt.

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".