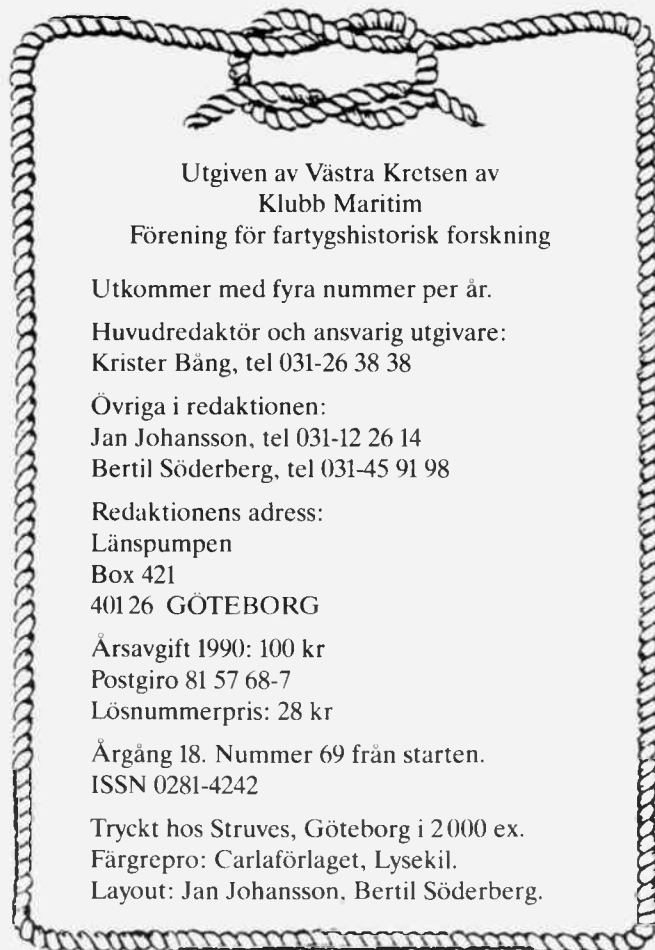


25:—

LÄNSPUMPEN





Utgiven av Västra Kretsen av
Klubb Maritim
Förening för fartygshistorisk forskning

Utkommer med fyra nummer per år.

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

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

Redaktionens adress:
Länspumpen
Box 421
401 26 GÖTEBORG

Årsavgift 1990: 100 kr
Postgiro 81 57 68-7
Lösnummerpris: 28 kr

Årgång 18. Nummer 69 från starten.
ISSN 0281-4242

Tryckt hos Struves, Göteborg i 2000 ex.
Färgrepro: Carlaförlaget, Lysekil.
Layout: Jan Johansson, Bertil Söderberg.

Redaktionellt. Härmed lägger vi 1989 till handlingarna. Vi har i år lyckats med att trycka varje nummer i färg. Speciellt har framsidan i nummer 3 (hamnbilden från 1939) fångat läsarnas nyfikenhet. Sedan flera år har vi på LänsPumpen på Västra kretsens årsmöte bett om hjälp med marknadsföringen av tidningen. Eftersom frågan blir alltmer akut vill vi härmed vädja till Dig att göra en punktsats. Hör av Dig till Krister!

Det är nämligen så att LänsPumpen under 1989 för första gången i historien ej ökat prenumerationskaran. Totala läsekretsen ligger runt 1600 men på sikt måste vi upp till ca 2000 för att inte LänsPumpen skall bli för dyr för var och en. Så kom och hjälp!

Dyr ja. För 1990 höjer vi avgiften med blygsamma 10 kr till 100 kr. Men lika välkommet som tidigare, om inte ännu mer, är det lilla extra bidraget. Försök det! Det värmer. Förra året varierade detta bidrag mellan 5 och 300 kr. Vi tackar på förhand.

Trots att vi har artiklar på lager önskar vi gamla och nya skribenter välkomna med sina alster. Det är mångfalden som ger tidningen dess karaktär. Till sist önskar vi alla ett gott 1990. Vi hörs av igen framme i mars.

Redaktörerna.

Innehållsförteckning

3	Med lastbåt till Medelhavet	Dag Almén
6	Båtarna från Lundby	Bertil Söderberg
8	En kvartett från Sotenäset	Jan Johansson
11	Den stora skuträddaren	K-E Hammarskär
12	The Loss of the „Trevesa”	C-G Sundius
17	Vykortshörnan	Robin Holmstedt
18	Nygammal kanalbåt	Krister Bång
20	Frågor-Svar-Kompletteringar	
26	Paddan 50 år	Bertil Söderberg
31	Böcker på frivakten	

Omslagsbilden:

Svenska Lloyds motorfartyg **Gdynia** var en av tre systrar byggda på Kockums i Malmö 1934. Vid besök i Stockholm den 13 september 1958 tog Dag Almén bilden.

· Vårutflykt Helsingfors–Wärtsilä ·

M/S CINDERELLA · M/S KALYPSO



ÖSTRA KRETSEN inbjuder alla Klubb Maritimare på gemensam resa till Helsingfors och Wärtsilä den 29/3–31/3 1990.

Avresa torsdagen den 29 mars kl 21.15 från Vikingterminalen med M/S Kalypso till Åbo. Efter kort rundtur i Åbo hamn på fredagsmorgonen tar vår buss oss vidare till Helsingfors där höjdpunkten blir ett cirka tre timmar långt besök på Wärtsilävarvet där vi bland annat bör kunna få se den nya Siljabåten. Ett besök på Bore Line med dess förnämliga modellbåtsamling har också utlovats. Naturligtvis kommer vi också att grundligt bese "våra Vikingfartyg" på fram- och återresan.

Efter eventuell shopping är det så dags att borda M/S Cinderella som avgår från Helsingfors kl 19.30 och är tillbaka i Stockholm lördagen den 31 mars kl 10.00.

Priset för hela denna rundresa är 675 kr/person i vilket

ingår plats i tvåbädds B-hytt, smörgåsbord och stor sjöfrukost i båda riktningarna, buss Åbo–Helsingfors, guidning ombord M/S Kalypso och M/S Cinderella, studiebesök på bland annat Wärtsilä.

Platsantalet är begränsat till 50 personer.

Anmälan sker i samband med inbetalning av hela beloppet 675 kronor senast den 20 januari 1990 till postgiro 1502 45-9, Klubb Maritim, Östra Kretsen. Vid överbokning returneras givetvis den insatta summan. I övrigt gäller Vikinglinjens allmänna bestämmelser för gruppresor.

Anslutning till och från Stockholm kan ske med femtio procents rabatt på SJ. Anmälan om tågresa med angivande av resorter meddelas i samband med betalning. För närmare information kontakta Jan-Erik Orest, telefon 0155-336 95.

Välkomna till en annorlunda vårutflykt med spännande innehåll!



Upplagda fartyg i Genuas hamn fotograferade från *Gdynia* den 8 augusti 1958.

Med lastbåt till Medelhavet

Text och foto Dag Almén

YRKESSJÖMAN HAR jag aldrig varit, om man nu inte räknar mina oavlönade sommarresor som besättningsman på ångaren **Bohuslän**, för vilken tjänst det numera fordras sjöfartsbok.

I våra skärgårdar och till våra grannländer har jag många gånger färdats med båt, men jag skulle hinna bli över fyrtio år, innan jag fick tillfälle att göra någon längre resa till sjöss. Den företogs sommaren 1958 med Svenska Lloyds lastmotorfartyg **Gdynia**, som även kunde medföra fyra passagerare i rymliga enkelhytter.

M/S *Gdynia*

Först några rader om fartyget. M/S **Gdynia** sjösattes i oktober 1934 vid Kockums Mekaniska Verkstad i Malmö och levererades redan i december samma år till Rederi AB Svenska Lloyd i Göteborg.

Kockums hade tidigare på året också byggt systerfartygen **Scania** och **Sicilia**. De för sin tid moderna fartygen, var då de enda motordrivna i Svenska Lloyds stora flotta på cirka trettio fartyg av olika typer.

M/S **Gdynia**, som lastade 2650 ton, hade också utrymme anordnat som kylrum. Fartygets längd var 89 meter, bredden 12,6 meter och djupgåendet 5,5 meter. Med sin sjucylindriga dieselmotor om 1450 axelhästkrafter kunde hon göra tretton knop på full last. I dag självklara hjälpmedel som radar och gyrokompass saknades.

Gdynia kunde till att börja med ta tio passagerare i dubbelhytter, ett antal som sedan minskades till endast fyra.

Kallt

Efter att ha presenterats för befälhavaren, som hette Ruben Forsén, och hälsat



Kapten Ruben Forsén på bryggan.

på mina medpassagerare, som alla hade lärartjänster med lång semester, var det dags för avgång. Tisdagen den 22 juli klockan 17.30 lade vi sålunda ut från Stigbergskajen i Göteborg. Vädret var mulet och kyligt och vinden svag.

Londonbåten **Britannia** passerade oss i Kattegatt. Vi rundade Skagens udde och gav oss ut på större vattenvidder. Överstyrman Sjölund, som härstammade från Åland, sade sig aldrig tidigare ha upplevt en så kall juli på Nordsjön – Otur! Men vi var ju på resa söderut. Det skulle väl bli sommar igen.

Gdynia stävade ned genom Nordsjön i ganska trist väder och måttlig sjögång, som inte kunde ge upphov till sjösjuka, som jag hittills sluppit.

Ökända Biscaya

Fredagen den 25 juli passerade vi Dover. En jämn ström av olika nationers fartyg mötte oss. Kaptenen och jag hade en privat tävlan om vem som kunde identifiera de flesta, av vilka många var svenska. "Båtologen" Dag Almén vann stort till yrkessjömannens förvåning.

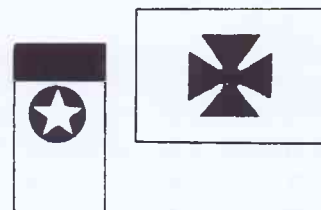
Följande morgon passerade vi Ushant fyr på Frankrikes västligaste udde och var snart ute på Biscaya som ingalunda levde upp till sitt dåliga rykte. Svaga vindar hela lördagen den 26 juli.

Vi mötte rederikollegan **Campania** och utbytte ljudliga hälsningar, och senare på dagen blev vi omseglade av den snabbare och modernare Lloydaren **Iberia**.

Så blev det söndag efter en lugn natt. Mulen morgon och tilltagande sydlig vind. Regntjocka höll sirenen igång och farten måste minskas, varför vi blev åtskilligt försenade, när vi vid midnatt nå-



Vackert väder medförde arbete ombord. Här målas ett stag till förliga masten.



Rederi AB Svenska Lloyd. Göteborg

*Ett nästan stilla hav plöjs av **Gdynia** som stävar fram med 13 knop på sin linje till Medelhavet.*

de Cap Finisterre – Spaniens utpost mot väster.

Portugal och Spanien

Måndag morgon den 28 juli skymtade vi Portugals kust i soldiset och klockan 10.30 kom lotsen ombord för att ta oss in till Leixoes, som är Oportos hamnstad i norra Portugal. Men det skulle dröja ända tills fram mot kvällen innan vi kom till kaj. Det var nämligen fullt i hamnen.

På tisdagen gjorde vi besök i Oporto och badade i Leixoes, innan det blev tid för avgång klockan 17.30 med Cadiz i södra Spanien som nästa hamn.

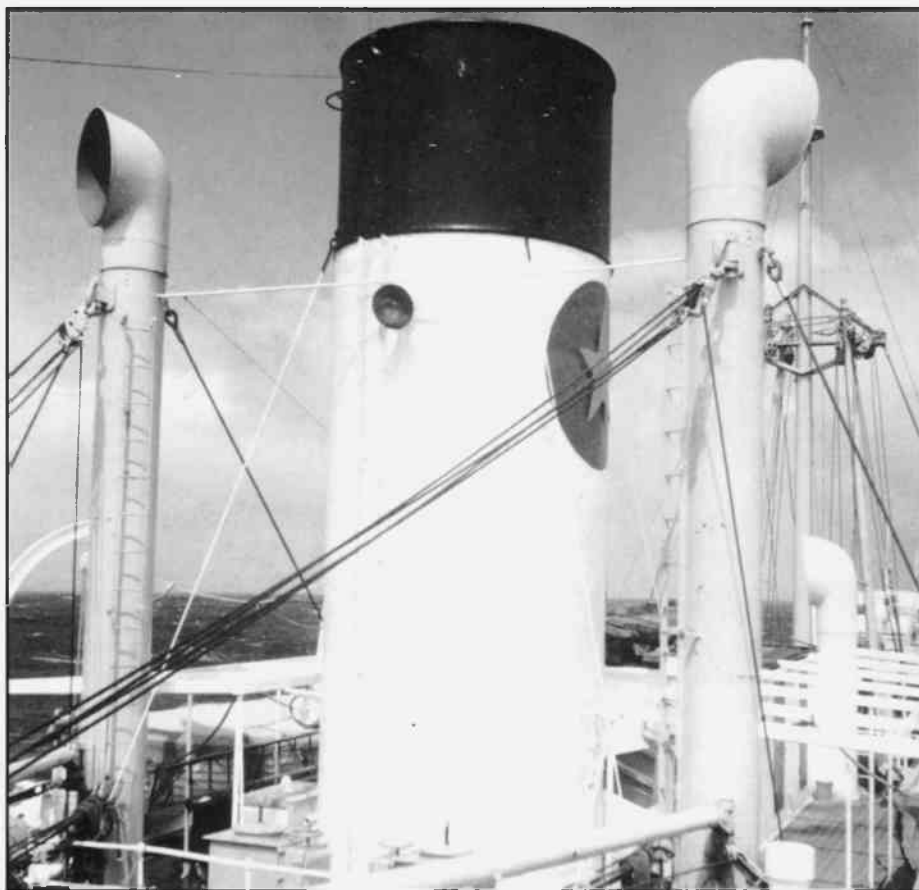
Vi girar babord vid Cap Vicente – en lugn och vacker kväll med fullmåne och spegelblankt hav. Sommaren har äntligen kommit!

I Cadiz var vi klockan åtta på morgonen den 31 juli. Här skulle vi endast lossa tomma vinfat, innan vi åter stack till sjöss i varmt och soligt väder.

I frisk S0-vind passerade vi Gibraltars mäktiga klippa och i Algeciras i närheten gjorde vi ett kort uppehåll för att sätta iland en fripassagerare, som smugit sig ombord i Cadiz och gömt sig i en potatislår. Åter till sjöss klockan 21.30.

Mot Nordafrika

Så var vi äntligen igång igen med Alger i Nordafrika som nästa mål. Här bunkrade vi olja och förhalade sedan till kaj lördagen den 2 augusti. Vi gjorde promenader i den moderna delen av staden, men varnades för besök i Medinan, som den arabiska stadsdelen heter.



Den 23 juli 1958 stävade *Gdynia* på Nordsjön mot sydligare breddgrader. Svenska Lloyds vackra skorstensmärke är tyvärr borta från haven.

Söndagen ägnade vi oss åt upptäcksfärd och badade i bassängen strax innanför hamnpiren.

Åter mot norr

När jag skriver den 6 augusti dyker den italienska rivieran upp i soldiset och

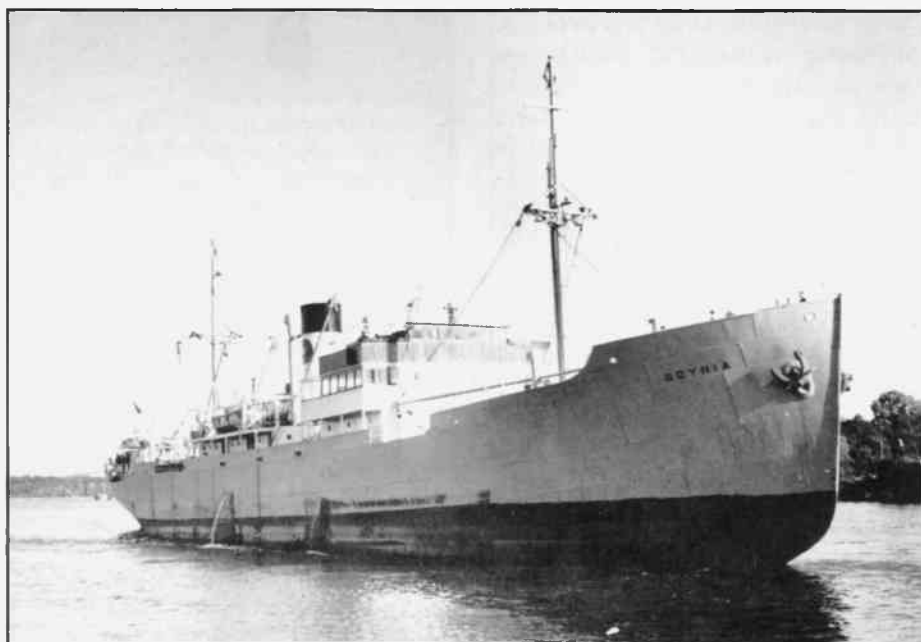
klockan 19.30 ligger vi väl förtöjda vid kaj i Savona i närheten av Genua. Vi ser oss naturligtvis om i den vackra staden även om åskan mullrar hotfullt över bergen.

Fredagen den 8 augusti är min sista dag ombord. Redan klockan sex på morgonen avgick vi från Savona med kurs på Genua, dit vi anländer ett par timmar senare.

Semestern slut

Här måste jag tyvärr lämna trivsamma M/S *Gdynia* och mina vänner ombord för att resa till Rom med tåg. Jag hann med en liten rundtur i världsstaden innan jag måste bege mig till flygplatsen. Söndagen den 10 augusti klockan 16.30 avgår ordinarie plan till Bromma via Köpenhamn, och klockan 23.00 är jag åter hemma efter en minnesrik semester sommaren 1958.

Redan följande år såldes M/S *Gdynia* och seglade under etiopisk flagg med namnet **Good Fortune** och av det anrika rederiet Svenska Lloyd finns i dag ingen-ting kvar – tyvärr. ■



M/S *Gdynia* vid besök i Stockholm den 13 september 1958. Påföljande år byttes den svenska flaggan mot Etiopiens och namnet blev **Good Fortune**.

FOTNOT: Artikeln är skriven för både Läns-
pumpen och Morgon-Posten.



Volrat lyftes ombord på N.A.L.'s lastångfartyg Ranenfjord den 30 april 1927 i Göteborgs Frihamn för transport till Madagaskar. Foto från Röda Bolaget.

Båtarna från Lundby

av Bertil Söderberg

12. S/S AXEL

- Byggd 1898 av stål.
- Dimensioner: 14,75×4,10×2,07 m.
- Bruttoton: 29.
- Maskin: En compoundångmaskin om 100 ihk.

Den 22 januari 1898 slöts kontrakt mellan Göteborgs Bogserings AB och AB Lundby Mekaniska Verkstad om byggande av en bogserångare av varvets standardtyp, till ett pris av 23 000 kronor. Leverans var avtalad till den 1 oktober innevarande år men på grund av förseningar levererades bogseraren, som i dopet fått namnet **Axel**, inte förrän den 16 november. 1920 ändrades bolagets namn till Göteborgs Bogser & Bärnings AB.

Såld till Norge

Axel gjorde god tjänst som hamnbogserare i Göteborg fram till 1927 då Röda Bolaget sålde **Axel** till Den Skandinaviska Ost-Afrika-linje, ett dotterföretag till Den Norske Amerika Linje.

Den Skandinaviska Ost-Afrika-linje startades 1913 av Thor Thoresen. Som bolagsnamnet antyder seglade man på Ostafrikas hamnar och redan första året blev linjen utvidgad till Madagaskar, där man hade ett intimt samarbete med ett

handelshus i Tananarive. På våren 1921 övertogs linjen av Den Norske Amerika Linje. Linjen disponerade fyra fartyg: S/S **Fördefjord**, S/S **Norefjord**, S/S **Randsfjord** och S/S **Tyrifjord**.

Hamnförhållandena på Madagaskar var primitiva och 1925 inköptes ett kustfartyg på 1200 tdw. S/S **Le Norvégien**. Fartygets skeppare tillika linjens inspektör föreslog inköp av läktare och bogserbåtar på våren 1927. Man köpte således de två ångbogserarna **Axel** och **Volrat** från Röda Bolaget i Göteborg för vidarebefordran till Madagaskar.

Axel levereras

Den 30 juli 1927 såldes **Axel** till Den Skandinaviska Ost-Afrika-Linje för 18 000 kronor. Leveransen skedde i Göteborg och båtens samtliga inventarier medföljde i köpet. **Axel** som fick behålla namnet avgick omgående till Oslo där båten lastades ombord på S/S **Trondhjemsfjord** för transport till Madagaskar.

Axel blev registrerad på Madagaskar, men bar Den Norske Amerika Linjens skorstenmärke. Både **Axel** och **Volrat** underhölls väl och de var endast i gång när linjens fartyg anlöpte Madagaskar. Utan att det gått att dokumentera så är

det tämligen säkert att båtarna var i bruk i över tjugo år. Då de var uttjänta och nedslitna, blev de bortskänkta till lokalbefolkningen. Kanske existerar de ännu?

Trafiken på Madagaskar

Kustbåten **Le Norvégien** såldes 1934 och ett nytt fartyg S/S **Le Norvégien II**, övertog kustfarten. Den nya båten var i gång till 1952. Förmodligen var **Axel** eller **Volrat**, kanske båda, i trafik lika länge.

År 1953 fick N.A.L. leverans av en nybyggd liten bogserbåt från Tyskland. Den fick namnet **La Matra**, och blev sänd till Madagaskar som däckslast på M/S **Norefjord**. Troligen var **La Matra** ersättning för de två gamla Lundby-båtarna.

I februari 1954 sattes en ny kustbåt i trafik på Madagaskar. Det var M/S **Le Norvégien III** på 1 676 tdw, byggd som nr 145 på Norrköpings Varv & Verkstad. Båten fick följande ytterligare en kustbåt 1957: M/S **Le Scandinave**, byggd på Drammen Slip & Verkstad.

INVENTARIELISTA FÖR BOGSERBÅTEN AXEL

Däck:

- 1 flagga.
- 1 namnstandert.
- 1 spritkompass.
- 4 livbojar.
- 1 korkfender.
- 10 frihultar av trä med stroppar.
- 1 ankare om ca 45 kg.
- 50 famnar ankartross, 3 1/2" manilla.
- 1 handspruta.
- 1 båtshake.
- 4 vattenpytsar.
- 1 vattenankare om 40 liter.
- 1 vattenflaska av koppar.
- 2 sidolantärnor av koppar med skärmar.
- 2 topplantärnor av koppar.
- 1 akterlantärna enligt nya hamnförordningen.
- 1 handlykta.
- 1 bogserkätting med krok.
- 2 förtöjningsändar, 20 famnar, 3 1/2" manilla.
- 1 yxa.
- 1 landgång med stöttor.
- 1 kittel av koppar.
- 1 kastrull av koppar.
- 1 kaffekittel av koppar.
- 1 stekpanna av järn.
- 1 kastlina om 15 famnar 1 1/2".
- 1 filt.

Le Norvégien såldes 1971 medan **Le Scandinave** blev övertagen av ett lokalt bolag på Madagaskar 1978 och fick namnet **Vatsy**.

Den lilla bogserbåten **La Matra** var i fart tills efter 1985 men blev senare bortgiven till lokalbefolkningen.

13. S/S VOLRAT

- Byggd 1899 av stål.
- Dimensioner: 15,53×4,06×2,19 m.
- Bruttoton: 31,98.
- Maskin: En compoundångmaskin om 90 ihk.

Kontrakt mellan AB Lundby Mekaniska Verkstad och Göteborgs Bogserings AB om byggande av en bogserångare, med leverans senast åtta månader efter undertecknandet, skrevs den 31 maj 1898.

Varvet kunde inte hålla leveranstiden och med två och en halv månads försening överlämnade man båten till beställaren den 18 april 1899. I dopet erhöll nybygget namnet **Volrat** och som brukligt för Röda Bolagets båtar stod namnet förutom på stäven även på det röda bandet runt skorstenen.

1920 ändrades bolagets namn till Göteborgs Bogser & Bårgnings AB.

Dragande pramar, läktare och fartyg i Göteborgs hamn med omnejd var **Volrats** arbete fram till 1927 då han såldes till Den Norske Amerika-Linjen för 13 500 kronor. Enligt överenskommelse skulle **Volrat** levereras fullt utrustad med alla

SPECIFIKATION Å BOGSERBÅTEN VOLRAT

Byggd av stål å Lundby Mekaniska Verkstad år 1899.

Längd 51", maximispantbredd 13,4", maximidjupgående 6,0" fullt utrustad med fulla bunkers och vattentankar.

Bordläggning av 1/4" plåt, isförstärkning för och akter av 5/8" plåt, köl och förstäv 3 3/4"×3/4".

Akterstäv av gjutstål.

Spant 2 1/2"×1 3/4"×3/4".

Spantdistans 18", mellanspant från förstäven till midskepps.

Compound engine med ytkondensor.

Högtryckscylinder 209 mm.

Lågtryckscylinder 457 mm.

Slaglängd 305 mm, varvantal ca 135, ca 90 ind. H. K.

Skotsk ångpanna.

Bunkers rymmande ca 90 hl.

Konsumtion ca 0,85 kg kol per H. K. och timma.



Axel och Volrat är förmodligen de Lundbybåtar som hamnat längst bort i världen. Enda kända Lundbybogserare med ångdrift är Örnen. Kanske finns Axel...

inventarier långssidan S/S **Ranenfjord** i Göteborgs Frihamn. Båten accepterades förutsatt att den godkändes vid bottenbesiktning efter att **Volrat** placerats på **Ranenfjords** däck. **Volrats** botten var i gott skick och affären genomfördes den 30 april 1927. Därpå avgick **Ranenfjord** till Madagaskar där **Volrat** tillsammans med **Axel** registrerades.

Enligt de uppgifter som gått att få fram hittills så tycks de två Lundby-systrarna ha följts åt ända fram på 1950-talet. Det är inte omöjligt att de kan finnas kvar där nere ännu. Kanske finns det något foto

taget från någon av linjens fartyg när de lossade på Madagaskar och i så fall är jag mycket intresserad av en bild. Även alla uppgifter från tiden på Madagaskar mottages tacksamt.

Fortsättning följer.

Källor:

Röda Bolaget

Pål Ulsteen

(Den Norske Amerika Linje 1910–1960.

Bård Kolltveit, Norsk Sjöfartsmuseum,

Oslo, Ditmar Kahrs, f.d teknisk chef i

N.A.L.)



... och Volrat ännu kvar och under ånga. Foto från Sjöfartsmuseet i Göteborg.

En kvartett från Sotenäset

Text och foto Jan Johansson

Under året har fyra större trålare köpts in till LL-distriktet. Det är inte fråga om några nytillskott utan alla är ersättare för tidigare fartyg som antingen havererat eller sålts.

FÖRST UT blev nya **Ocean** från Smögen som också är det äldsta av de fyra, byggt 1948. Under våren kom **Stjärnfors** från Fisketången och därefter de båda "väjrarna" **Nolsö** och **Svanvik** som också är de två största.

Alla fyra är utrustade för fisktrålning även om **Svanvik** börjat med att dra skrap. "Väjrarna" har byggt om med båda galgarna akter medan **Ocean** och **Stjärnfors** är konventionella sidotrålare.

Ocean

I november 1948 registrerades det nybyggda fiskefartyget GG 361 **Santos** av Hönö, byggt hos J. W. Bergs varv på Hälso. Ägare var Robert Antonsson, inflyttad från Grundsund till Hönö-Heden. Från början stod han som ensamägare till **Santos** men redan i februari 1949 bildade han ett partrederi med sonen Erik som huvudredare.

I början av 1960-talet moderniserades

Santos. Den gamla maskinen, 2x90 Bolider, byttes ut mot en 360 hk J M Diesel. En ny styrhytt av lättmetall monterades och skansen flyttades akterut.

Så småningom ombildades partrederiet ytterligare då Eriks son Bengt utsågs till ny huvudredare med en tredjedel medan Erik själv hade två tredjedelar.

En mycket tragisk olyckshändelse inträffade i Skagens hamn den 8 juli 1974 då Erik Antonsson klämdes så svårt i en drivrem från maskin att han omkom.

I augusti 1977 såldes **Santos** av Bengt och hans mor Eivor efter nästan trettio år på Hönö. Ersättare blev stålträlaren **Brandenburg** från Kalvsund som nu döptes till **Santos**.

Gamla **Santos** köptes av Östen Pålsson i Simrishamn för 356650 kr och döptes till **Vestfart** efter en tidigare båt. Distriktsbeteckning SIN 67.

Östen behöll inte **Vestfart** längre än tills i juni 1979 då han slutade att tråla torsk i Östersjön och istället köpte den mindre och äldre **Gunnel** av Brantevik. **Gunnel** tog han med sig till Hamburgsund varifrån han tidigare flyttat och började nu med kräfttrålning.

Vestfart blev kvar i Simrishamn med samma namn och beteckning. Köparen hette Rune Hansson, tidigare fiske-

tångenbo. Han fick betala 525 000 kr för fartyget.

Natten mellan tisdag och onsdag den 24-25 november 1981 inträffade, som väl de flesta minns, en svår katastrof i Östersjön, då hela **Vestfarts** besättning blev borta. I den hårda stormen som nådde 45 m/sek i byarna med nio meter höga vågor fick **Vestfart** stopp i maskin under torskfiske och alla manöverorgan slogs ut. Besättningen vågade inte lita på att pumparna skulle klara det vattenfyllda fartyget utan försökte gå i livflotten som dock slets sönder i det hårda vädret.

De omkomna var förutom skepparen Rune Hansson också fiskarna Bengt Klarar, Ludvig Berthelson och Per Öman samt praktikanten Jörgen Lundin.

Det övergivna fartyget hittades svårt sönderslaget den 28 november och kunde dagen efter bogseras in till Karlskrona av livräddningskryssaren **Gustaf Dalén** för besiktning.

Trots de svåra skadorna reparerades fartyget och en ny styrhytt byggdes på.

I augusti 1982 köptes **Vestfart** för 425 000 kr av Per-Erik Olsson (Simrishamns Fiskeri AB). Nytt namn blev **Bianca** och beteckningen SIN 71.

Fiskeflottan på Österlen har moderniserats i snabb takt de senaste åren. En stor mängd träbåtar har sålts eller skrotats och större träfartyg eller ståltrålare har köpts istället. Skotska **Polarfisk** blev nya **Bianca**, byggd 1974 i Esbjerg. Hon köptes i januari i år och utrustades i Hanstholm. Gamla **Bianca** fick namnet **Tel Aviv** i väntan på försäljning. Även skrotningsplaner fanns men hon var i bra skick med den nya hytten och halvt shelterdäck.

I mars i år, slutligen, blev **Tel Aviv** det första av årets fyra nyförvärv till Sotenäsets fiskeflottor när hon köptes av Bengt Hartvigsson på Smögen. Fortfarande som SIN 71 döptes hon om till **Ocean** efter Hartvigssons gamla båt, ett hälsöbygge från 1935 som skulle säljas till Norge för att bli lustfartyg. Nya **Ocean** fick samma beteckning som den gamla, LL 677.

Stjärnfors

Från Flekkefjords Slipp & Maskinfabrik levererades i september 1962 en sjuttiosex fots trålare till Vrångö för sillfiske i Skagerack, Kattegatt och Östersjön. Beställare var ett partrederi med fem delägare, de fyra bröderna Albert, Gösta, Botvid och Karl-August Rugner samt deras kusin Arne Karlsson med en femtedel vardera. Albert blev befälhavare



Ocean blev årets första köp till LL-flottan. Hon är som synes inte längre särskilt lik gamla **Santos**. Foto på Smögen den 17 augusti 1989.

och Gösta utsågs till huvudredare. Fartyget fick namnet **Gullmaren** och beteckningen GG 498. Maskinen var en sexcylindrig Deutz på 435 hk.

Deras tidigare fartyg, också **Gullmaren** hade sålts till Glommen och hon finns ännu kvar som nuvarande **Lagafors** av Björkö.

"Vår" **Gullmaren** stannade hos i stort sett samma ägare i tjugosex år. I oktober 1983 blev Krister Ragnvaldsson, gift med Alberts dotter, ny huvudredare. Som skeppare stod Göstas son Roland Rugner. Roland utsågs till ny huvudredare i februari 1987. Övriga ägare var nu Krister Ragnvaldsson, Rolands bror Christer och Arne Karlsson som varit med från början.

Genom en bytesaffär såldes **Gullmaren** i december 1988 för 1050 000 kr till Kenneth Andreasson, Eisten Arnesson och Anders Antonsson på Öckerö och döptes om till **Pelago** med beteckningen GG 348. Varken namn eller nummer ändrades på båten, utan den lades upp till försäljning på Öckerö.

Den föregående **Pelago** som nu blev nya **Gullmaren** hade tidigare under hösten "bytts in" mot den stora **Pelago**. Hon var från början den första **Lagafors**.

Pelago höll på att avveckla sitt fiske och den nyinköpta båten kom inte i fart. Flera spekulanter dök upp men inte förän i maj i år blev hon såld. Köpare var Gunnar Wilhelmsson från Fisketången och han betalade 800 000 kr för fartyget. Nytt namn blev **Stjärnfors** med Kungshamn som officiell hemort och beteckningen LL 394 efter de tidigare **Ringö** och **Hanö**. **Hanö** såldes till fiskare i Sankt Annas skärgård och **Ringö** finns sedan 1984 i Simrishamn.

Nolsö

På hösten 1961 fick fiskelaget **Åsa** på Donsö sig levererat ett sjuttiofots nybygge från Ekenäs Skeppsvarv genom förmedling av Helge Olssons Fartygsagentur. Hon registrerades i fartygsregistret den 9 november 1961 och namnet blev **Åsa**, GG 36, efter deras gamla båt som såldes till Simrishamn. I Göteborgs-Posten den 8 november 1961 kunde man läsa att **Åsa** var utrustad med Decca navigator, Kelvin ekolod och radar, Tenfjord styrmaskin etc. Vidare hade hon ett Sabroe kylaggregat och en lastkapacitet av 1000 lådor.

Åsa ägdes av bröderna Justus, Bror Nils och Hilmer Karlsson med Justus som huvudredare. Hon sattes i sillfiske



*Stjärnfors på ingående till Fisketången den 22 augusti 1989. Att det är fd **Gullmaren** är väl inte att ta miste på?*

på Nordsjön och hennes maskineri utgjordes av en sexcylindrig 460 hk Skandia-diesel.

Sommaren 1963 lyckades besättningen på **Åsa** rädda elva man från den polska trälaren **Mazurek** som höll på att sjunka i Skagerack.

Redan i november 1965 såldes **Åsa**, till förmån för en större båt, för 500 000 kr via Helge Olssons Fartygsagentur till GG 264, **Ziva** av Vrångö. (Deras tidigare **Ziva** blev **Rando** av Koster vilken numera ligger som vrak i Grebbestad.) Huvudredare blev Axel Johansson och befälhavare hans bror Folke. Övriga delägare var

Axels söner Ingvar och Lennart Johansson och Folkes son Karl-Erik Johansson.

Senare var Axel, Ingvar och Lennart ensamma ägare till **Ziva** och från juni 1984 endast Ingvar och Lennart med Ingvar som huvudredare och Lennart som skeppare.

1987 renoverades maskinen och 1988 satte man på valback.

Trots renoveringen fick **Ziva** maskinhaveri den 19 april i år 4,5 NM söder om Tistlarna och man fick begära assistans. Bogserbåten **Dynan** kunde ta in haveristen till Donsö.

Från början var tanken att man skulle



*Gamla **Ziva** från Vrångö har blivit helt "överbyggd" och heter numera **Nolsö** med **Väjern** som hemort. Foto den 24 september 1989.*



Även **Svanvik** fick Väjern som hemort. Här fotograferad den 24 september strax efter ankomsten.

köpa maskinen från **Arcona Väst**, en 830 hk Deutz V-12:a. **Arcona Väst** av Donsö låg upplagd för att eventuellt skrotas.

I stället beslöt man att köpa hela **Arcona Väst** och istället skrota **Ziva** som togs till Ö-varvet på Öckerö.

Den 14 augusti avfördes **Ziva** ur skeppsregistret som skrotad och **Arcona Väst** fick överta namnet.

SJÖFARTS ALMANACKAN 1990

En ny version av sjöfartsalmanackan erbjuds medlemmarna för det facila priset av 35 kronor inkl moms. Motsvarande almanacka utan sjöfartsdel kostar i bokhandeln drygt 50 kronor. Önskas lösstagbar världskartedel tillkommer 8 kronor.

Årets almanacka som är i formatet 85×160 mm, och med spiralbindning innehåller förutom uppgifter om *Handelsflottans och Örlogsflottans fartyg bilder på de flesta örlogsfartyg och en hel del annan intressant information för såväl yrkessjömän som nöjessegelare*. Det är gott om plats för anteckningar och det finns flera översiktspån.

Beställning sker enklast genom insättning av aktuellt belopp på postgiro 464 14 27-2 Svenska Förlagsgruppen AB.

Redan den 17 augusti anlöpte dock gamla **Ziva** sin nya hemort, Väjern! Det var Gilbert Olsson och hans son Stefan som i **Ziva** fann ersättare till deras **Nolsö** som också fått maskinhaveri. **Ziva** var nyare och betydligt bättre i skrovet.

Shelterdäcket flyttades över från **Nolsö** till **Ziva** och främre galgen flyttades akter. Hon fick ära både namnet, **Nolsö** och numret, LL 635. Gamla **Nolsös** öde är i skrivande stund ej bestämt, det har talats både om upphuggning och försäljning till lustfartyg.

Svanvik

Kungsö av Fiskebäck, GG 460, sjösattes den 20 december 1963 hos Gustafsson & Söners Skeppsvarv i Landskrona för leverans till kusinerna Gunnar och Arne Johansson samt Arnes kusiner, bröderna Bengt och Manne Karlsson. Gunnar Johansson utsågs till huvudredare medan Bengt Karlsson stod som befälhavare. **Kungsö** mätte 82 fot och var utrustad med en åttacylindrig Deutz diesel på 585 hk.

Fiskebäckarna drog sill med **Kungsö** tills 1977 då man avvecklade fisket och kring årsskiftet 1977-78 sålde sitt fartyg till ostkusten. Manne Karlsson var ej med sista åren. De nya ägarna hette Ernst och Christer Gottfridsson, Kvarnvik, Oskarshamn och köpesumman utgjorde 325 000 kr. Nyförväret döptes om till **Nosterö**, KR 38, med Saltvik som hemort. Hon blev ersättare för gamla

hålsöbygget **Patricia** som förlist våren innan.

Det blev ingen längre sejour här, redan i juli 1980 var det dags för försäljning igen. Priset hade stigit ordentligt när hon för 600 000 kr köptes till Vrångö av bröderna Kurt och Yngve Strandberg samt Edor Sjöberg med en tredjedel vardera. Kurt Strandberg som var den äldre av bröderna stod som huvudredare och Yngve som befälhavare. Nytt namn **Kungsvik I**, GG 276. Deras gamla fartyg som nu blev **Wind** av Torhamn hade liksom nyförväret ett förflutet som **Kungsö** av Fiskebäck och var identiskt med det fartyg som fiskebäckarna sålde när landskronabygget levererades.

Vrångöborna fiskade tills i våras, i huvudsak skrap, när det började bli dags att sluta med fisket. Det var lite krångel med maskin och när växeln rasade lades **Kungsvik** upp vid Ö-varvet för skrotning. Fartyget började liksom **Ziva** att rustas av. Trumman såldes till **Margona**.

Kungsvik räddades från skrotning "tack vare" att **Svanvik** från Väjern fattade eld och sjönk den 7 juni.

I augusti köptes **Kungsvik** av Roland Olsson och hans son Mikael för 500 000 kr. Namnbyte till **Svanvik** med beteckning LL 578. **Lagafors** trumma lyftes på, back och shelterdäck togs från **Midland** ex **Midsjö** som ju var ett likadant bygge och diverse renoveringsarbeten utfördes.

I slutet av september kom nya **Svanvik** hem till Väjern. ■

Den stora skuträddaren

av Karl-Erik Hammarskär

DE KVARVARANDE svenska träskutorna är de sista representanterna för träskeppsbyggnadskonsten, vars ursprung och traditioner förlorar sig i den grå forntiden.

I de segelskutor som byggdes i slutet av 1800-talet och in på 1900-talet kan man spåra århundradens skeppsbyggeri.

De bevarade skutorna är rätt ålderstigna och i behov av genomgripande reparationer. Om våra sista segelskutor försvann skulle vi inte bara förlora kontakten med en viktig del av det förflutna, vi skulle också förlora ett stort pedagogiskt hjälpmedel för social uppfostran av den unga generationen.

□ Med denna reflektion av skutsituationen, började Egil Bergström i Gamleby ta sig an gamla skutor. Han började med att köpa skonaren **Linnea**, ett Sjötorpsbygge från 1915, och sedan våren 1985 bedrivs projekt **Linnea**, ett ungdomsprojekt i samarbete med Norrköpings kommun, kursverksamheten vid Stockholms Universitet och Egil själv. **Linnea** krävde en förbyggnad för att kunna segla vidare, och Egil hade att välja mellan att sluta segla om fem år, eller att genomföra förbyggnaden, och detta arbete lyckades, även om pengarna ibland tog slut, men varje gång dök räddningen upp, första gången genom kungen själv, genom Kon-

ung Gustaf VI Adolfs kulturfond, sedan blev det Wallenberg, Utvecklingsfonden och Åhlenstiftelsen.

Sporrad härav tog sig Egil sedan an Skärhamns sista träskuta, vikenbyggda **Vega**, som farit rätt illa. För övertagande av **Vega** bildades Stiftelsen Människan och Havet, vars syfte avsågs att bygga ett historiskt centrum på ostkusten, där det skulle bli ett effektivt träskeppsvarv för förbyggande av skutor och samtidigt fungera som utbildnings- och turistanläggning. För arbetet med **Linnea** byggdes upp en verkstad med maskiner, jämte ett sågverk.

Vid samtal med Egil första dagarna i november meddelar han att man nu bildat Västerviks Skeppsvarv AB, och så hänger det givetvis på det ekonomiska. Och om allt går efter beräkning skall **Vega** och andra skutor kunna förbyggas, bland annat gamla Råå-galeasen **Jonny**, som Egil "förbarmat" sig över, efter att hon har legat under tio års förfall. Andra objekt är bärgning av skonaren **Aina**, fd från Kornö, och tremastskonaren **Hildegard**, ett Sjötorpsbygge, som haft hemort Edshultshall. Idag ligger Egils egen **Linnea** vid kaj i Gamleby, i sällskap med "välmående och flytande" **Vega** och **Jonny**.

Det är många sjötorpare som tillhör de räddade skutorna, förutom **Linnea** är både **Aina** och **Hildegard** sjösatta i Sjötorp. Museiskutan **Valborg** och till Stenungsund inköpta **Lidan** kommer från anrika Sjötorps varv, även så **Westkust**, Orust-skolskepp.

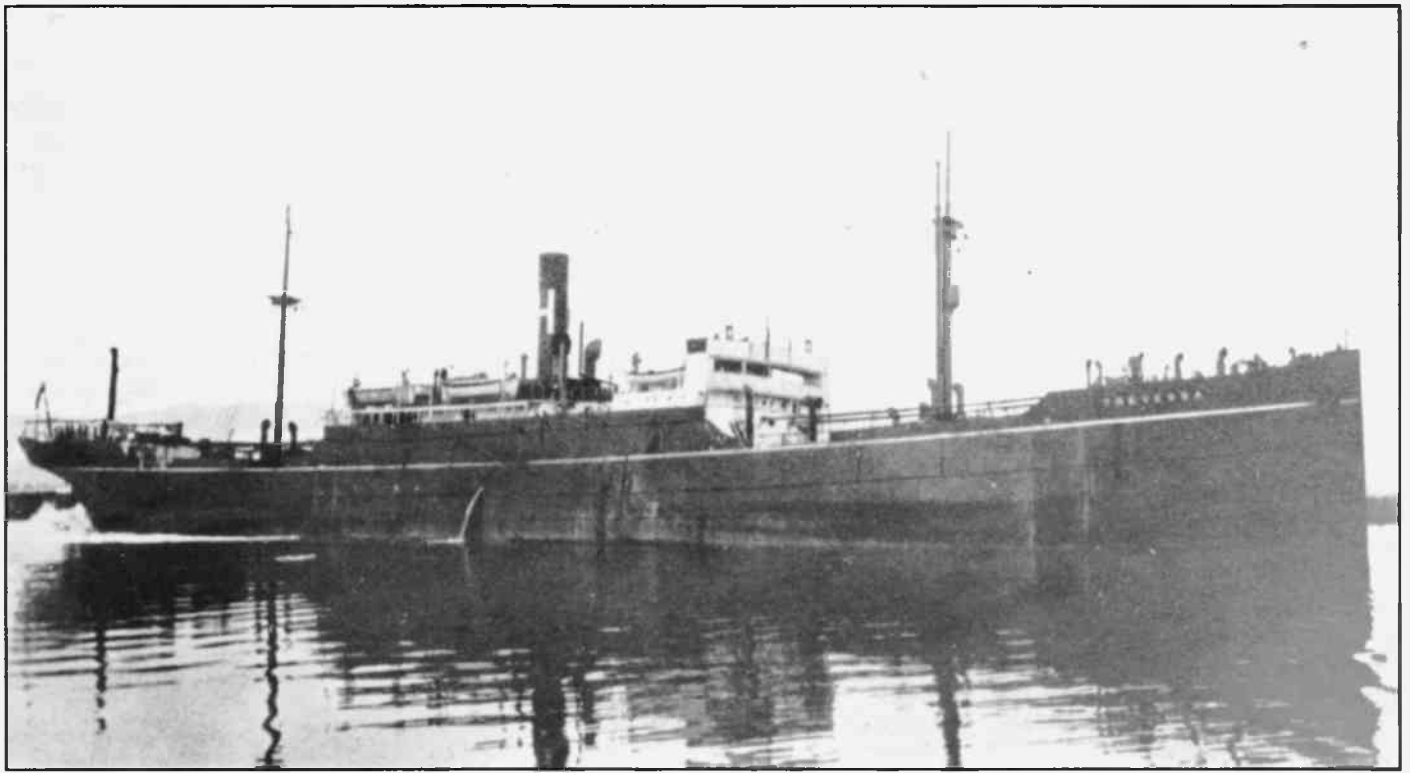
Egil Bergström är ingenjör och uppfinningsrik, vilka egenskaper kom till sin rätt under arbetet med **Linnea**. Han har dessutom skrivit en bok – *Linnea – en svensk fraktskutare*. Detta med tanke på att "förbättra kassan", ty gamla skutor kostar pengar. Boken är intressant och vi får följa **Linneas** historia fram till den dag då hon som ny åter kommer under fulla segel. Samtidigt är boken en lärobok i att bygga segelfartyg, rikt illustrerad med foto och teckningar, där varje detalj i det material som behövs för bygandet av en skuta finnes åskådliggjort.

Av särskilt intresse må nämnas att Egil köpt ett gammalt tryckeri, som lades ner 1981, och således har Egil på eget tryckeri egenhändigt förfärdigat boken, som alltså kan klassas som originalgrafik, satt på Linotype sättmaskin och tryckt i en gammal Koenig & Bauer snällpress.

En bok av mycket stort kulturhistoriskt värde!



Sjötorpsbyggda **Linnea** i full skrud på Hanöbukten. Foto från Egil Bergström.



Den brittiska lastångaren *Trevesa* förliste i Indiska Oceanen nästan mitt emellan Australien och Madagaskar i juni 1923.
Foto ur boken.

The Loss of the „Trevesa” or 1700 Miles in Open Boats

Översättning och sammandrag: Carl-Gustaf Sundius

Nedanstående är fri översättning och sammandrag ur boken med samma namn som ovan. Den utgavs i England 1924 och väckte då ett visst uppseende inom den brittiska sjöfartslitteraturen genom dess självupplevda äkthet och väl dokumenterade händelseförlopp. Boken är skriven av befälhavaren Cecil Foster.

S/S *Trevesa* var ett stålbyggt ordinärt ångfartyg med tonnagesiffrorna: brt 5004, nrt 3121 och en lastförmåga om 7735 ton inklusive bunkers på ett djupgående av 7,6 m. Hennes längd var 122 m och bredden 16 m. Ångmaskinen betecknades som "quadruple expansion" av varvets tillverkning och gav en effekt om 2600 ihk. Fartyget byggdes 1909 i Flensburg, Tyskland för den tyska Hansa-linjen och fick namnet *Imkenturm*. Under åren hos sin tyska ägare sysselsattes fartyget i fjärrfart, huvudsakligen på bortre Indien. Under första världskriget låg hon internerad i Sourabaya, holländska Ostindien.

Efter krigsslutet övertogs hon av den brittiska Sjöfartsövervakningen och såldes i oktober 1920 till Hain Steamship

Co. i St Ives, Cornwall för 86000 pund och omdöptes till *Trevesa*.

Fartygets typ var sk "three island" med sex lastrum och lika många luckor. Bostäderna var fördelade på midskeppsbygget och under backen, vilket var gängse bruk i denna typ av fartyg. För övrigt var hon väl utrustad med alla för den tiden tänkbara bekvämligheter såsom ångburen värme, elektriskt ljus m.m. Räddningsutrustningen bestod av fyra styck första klassens livbåtar, två på var sida om båtdäck samt två tredje klassens båtar, en på var sida om bryggan. Dessa sex båtar var nya engelskbyggda träbåtar vilka sattes ombord när Hain-bolaget tog över fartyget och utgjorde ersättning för de stålbyggda tyska.

Innan hemresan dockades fartyget i

Singapore och vid ankomsten till Leith, England i december 1919 blev hon åter torrsatt. Efter övertagandet av sin brittiska ägare blev hon besiktigad och utrustad för 36000 pund. Man gjorde allt för att uppnå högsta möjliga säkerhetsstandard och innan hon avgick dockades hon en tredje gång.

Besättningen

Besättningslistan omfattade fyrtiofyra man fördelade på följande befattningar: Befälhavare, tre styrmän, en radiotelegrafist, fyra maskinister, fem befälselever, en steward, ett stewardsbiträde, en mässuppassare, en kock, en kockelev, en båtsman, en timmerman, sju matroser, två donkeymän, en smörjare och tretton eldare.

Besättningens sammansättning bestod av trettioen briter (inklusive allt befäl), en från Singapore (donkeyman), två burmeser (eldare), två araber (eldare), en västafrikan (eldare), två från Kap Verde (eldare), fem indier (eldare) och en

svensk vid namn Karl Brink som även var mönstrad som eldare.

Befälhavaren hette Cecil P. T. Foster och var 36 år gammal. Allt befäl och ekonomipersonal bodde i midskeppsbygget och besättningen i övrigt samt båtsman och timmerman under backen.

Utresan

S/S **Trevessa** lämnade Liverpool den 2 januari 1923 destinerad till Sidney, Cape Breton i Canada. Man avgick på morgonen en mulen vinterdag med sydvästlig kuling. Lotsen och kompassjusteraren lämnade vid Point Lynas och fartyget fortsatte till sjöss. Trots att **Trevessa** var i barlast hade hon gott trim för alla väderförhållanden. Hon förde 1680 ton vattenbarlast och cirka 2000 ton bunkerkol.

Dåligt väder mötte från början och pga vindriktningen tog man vägen norr om Irland och ut i Atlanten, där hon mötte hård nordvästlig vind och grov sjö. Detta var inledningen till en strapatsrik resa över till Canada. Vädret blev stadigt allt värre och några dagar efter avgången passerade man genom en orkan som rörde sig över Nordatlanten. Våldsamma vindar och hög sjö blev en prövande upplevelse för **Trevessa** besättning och fortsättningen på överresan blev inte mycket bättre.

Trevessa anlände sin destination den 15 januari i kallt och stormigt vinterväder med drivis utanför kusten och på reddan. Man började lasta omedelbart men tvingades lämna hamnen innan lastmängden var intagen pga vindkantring och risk för isblockad. Lasten kompletterades i Louisbourg, N. S. och i St Johns, New Brunswick. Under ditresan råkade man ut för snöstorm med överspolning och isbildning och **Trevessa** fick rejäl slagsida. Sista lastandelen intogs i New York och utresan fortsatte mot lägre latituder och varmare väder. Panamakanalens passerades och resan fortgick utan större väderstörningar till Auckland, New Zealand. Lasten lossades i fem hamnar här och i två i Australien.

Åtterresan

Den 29 april 1923 anlände **Trevessa** i barlast till Port Pirie i Sydaustralien för att lasta zinkkoncentrat av olika sammansättning. Lastningen var klar den 14 maj och dagen därpå avseglade fartyget med Antwerpen som destination via Freemantle och Durban. Dåligt väder mötte från början med grov sjö och vindstyrkor på 5-7 Beaufort.

Ett inslag i livet ombord var, att man vid olika tillfällen hade haft katter som tillfälliga gäster och dessutom hade dessa varit svarta, ett faktum som orsakade vidskepliga tvivel från en del i besättningen om att man skulle råka illa ut under resan. I stort sett hade **Trevessa** en god besättning och man hade allmänt en stor tilltro till fartygets sjöegenskaper, något som hon hade haft rikliga tillfällen att bevisa tidigare.

Trevessa ankom Freemantle den 24 maj och bunkrade 400 ton kol. Avfärden försenades ett dygn pga tät tjocka, men morgonen därpå bar det dock iväg. De följande dyggen betecknades av växlande väderlek med grov motsjö och dygnsdistanserna blev inte mer än 170-180 n.

mil. Färden fortsatte under skiftande förhållanden till den 3 juni klockan tio förmiddag då en brottsjö ställde till en del skador på babords livbåtar och slog sönder en hytt dörr. En sydsydvästlig storm blåste upp och **Trevessa** vakade tungt i den grova sjön med ständiga överspolningar.

Förlisningen

Vid midnatt samma dygn rapporterade en matros, att man från skansen kunde höra vatten plaska i lastrummet under durken. En febril aktivitet följde, man pejlade tankar och startade läns-pumpar och försökte utröna hur det förhöll sig. Dessutom kunde man märka att förstäven låg djupare och hade svårt att lyfta i



CAPTAIN, FOSTER



R. H. JAMES



M. SULLIVAN

Kapten Cecil Foster och två män ur besättningen. Foto ur boken.



S/S *Trevessa*s maskinbefäl . . .



. . . och männen på bryggan. Foto ur boken.

vågdalarna. Att öppna lastluckan var otänkbart i det hårda vädret. I det här läget förstod befälhavaren att slutet nalkades för *Trevessa* och fartyget manövrerades runt i den grova sjön för att få bästa lä för sjösättning av styrbords bryggbåtar som var fullt utrustade och klara. Livbälten delades ut i all hast till hela besättningen och därefter började det farliga och svåra arbetet med att sjösätta båtarna från det rullande fartyget i mörkret och stormen. Varje man fick prestera sitt yttersta vid detta företag, minsta misstag kunde bli ödesdigert. Så snart båtarna var utsvängda stoppades maskinen och vaktens maskinpersonal kom upp på båtdäck. Rorgångaren lämnade sin post då rodret inte verkade eftersom aktern hängde över vattenytan.

Sjösättningen av båtarna lyckades över förväntan trots de svåra omständigheterna vilket besättningens allmänna lugn och goda sjömannskap gjorde möjligt. En av eldarna föll visserligen mellan utsidan och en livbåt men kunde bärgas helskinnad. Man lyckades även få med sig en del extraproviand och skeppspapern samt sjöfartsböckerna och en del andra nyttiga och nödvändiga ting. I båt nr 1 placerades skeppskatten med sina fyra ungar, men när båten firades hoppade kattan ombord igen och man var tvungen att dränka ungarna som annars inte hade klarat sig.

Innan båtarna hade kommit klara från utsidan låg *Trevessa* fortfarande på jämn köl, men med förstäven och halva fördäcket under vatten. Livbåtarna lyckades dock ta sig fria från det rullande skrovet på bekostnad av en bruten åra och ett bräckt bord i båt nummer 1. Båtarna låg och höll mot vind och sjö strax för om *Trevessa* och efter en halvtimme försvann hennes lanternor och hon var borta.

”1700 miles in open boats”

Situationens allvar stod nu klar för folket i livbåtarna. I båt nummer 1 förde kapten Foster befälet över nitton man, vilka var följande: förste och tredje maskinisterna, tredje styrman, telegrafisten, stewarden, en befälselev, en mässuppassare, timmerman, fyra matrosor och en eldare. Nationaliteterna förutom befälhavaren var sex engelsmän, två skottar, tre irländare, två walesare (brittiska fartyg, åtminstone under denna tid, gjorde dessa distinktioner), två burmeser, två araber, två afrikaner och en indier.

I båt nummer 3 förde förste styrman befälet, en erfaren fyrtioettåring vid namn James Steward Smith och han hade tjugotre man ombord i båten, nämligen: andre styrman, andre och fjärde maskinisterna, fyra befälselever, stewardsbiträdet, kocken och kockeleven, båtsman, tre matrosor, två donkeymän, smörjaren och sex eldare. Nationaliteterna var fördelade på tretton engelsmän, två skottar, två irländare, en walesare, en svensk, en afgan och fyra indier.

Båtarna var knappt åtta meter långa och två och en halv meter breda, så följaktligen blev det tämligen trångt med proviant, vattenkaggar och annan utrustning såsom åror, rigg, segel m m.

När *Trevessa* försvann lade man ut drivankare från båtarna och försökte att i görligaste mån vara i närheten av varandra samt att hålla positionen för att tillskyndande fartyg skulle kunna finna dem. Telegrafisten hade hunnit sända SOS samt beräknad position, innan han måste överge radiohytten. Under påföljande dag låg man och drev tillsammans, men den starka avdriften i den hårda vinden förde båtarna allt längre från olycksplatsen. Humöret på de sammanpackade männen var, trots omständigheterna,

gott. Alla var övertygade om att man snart skulle bli räddade, men för alla eventualiteter ransonerades födoämnen strängt.

Vid sjuttontiden på eftermiddagen hade båtarna drivit avsevärt nordostvärt och kapten Foster insåg att det var kloklare att försöka segla västerut i hopp om att antingen bli siktade från något fartyg eller försöka nå land. Båt nummer 1 var dock skadad och vid segelsättningen uppstod ett rigghaveri. Båt nummer 3 tog ettan på släp medan skadorna nödortfigt reparerades, ett ytterst vanskligt företag i den grova sjön.

Av utrymmesbrist måste skildringen av livbåtarnas fortsatta färd bli koncentrerad och sparsam, men de viktigaste händelserna ska dock relateras.

Kapten Foster bestämde sig för att försöka nå ön Mauritius med tanke på de förhärskande vind- och strömriktningarna, faktorer som var väsentliga för beslutet. I ettans båt hade man endast en sextant och i treans fanns detsamma samt även översegelingskort. Båda båtarna hade spritkompasser, men de var svåra att styra efter i de rullande och hoppande flytetygen. Det gällde att försöka navigera så noga som möjligt med dessa förut-sättningar, ty man befann sig mitt ute på Indiska oceanen, 1 600 miles från Australien och cirka 1 728 miles från Mauritius när *Trevessa* sjönk och seglingen började. Det är inte många positioner på jordens hav som är så avlägsna från land.

Sjösjuka grasserade svårt i början men avtog snabbt när männen vände sig vid båtarnas rörelser. Provianden, i form av stenhårda skeppsskorpor och kondenserad mjölk i burkar, ransonerades strängt, likaså dricksvattnet som var alldeles otillräckligt om man inte fick regn. Dessutom hade man fått med sig en viss kvan-

titet cigaretter och tobak vilket betydde mycket för välbefinnandet.

Man indelade sig i tre vakter och spände en presenningsbit över förliga delen, där frivakten kunde krypa in och ligga på livbältena. Sämjan och ordningen i de fullpackade båtarna med så många nationaliteter var relativt god, åtminstone till en början innan strapatserna började, ty man räknade allmänt med att bli siktade från något fartyg.

Den 7 juni insjuknade en av befälseleverna i malaria och kokken drack saltvatten mot stående order, något som han senare fick ångra. Törsten var, utan tvekan, det svåraste att stå ut med. Kölden och våta kläder genom det ständiga överstänkandet var även svåra prövningar. Tursamt nog fick man emellanåt en rejäl regnskur som lättade det värsta bekymret.

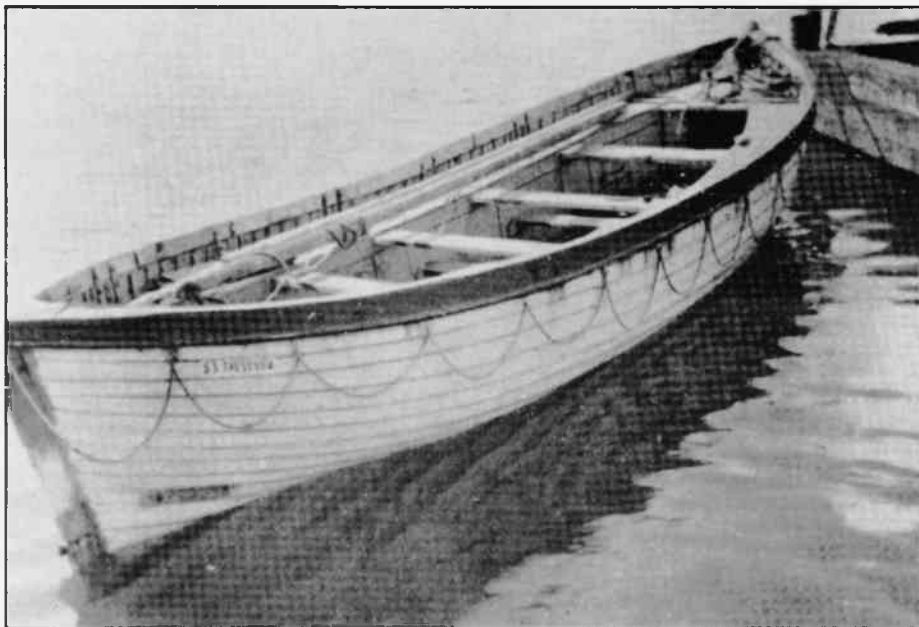
Ibland fick båtarna ligga bi när vinden svängde om till en ofördelaktig riktning. Båda båtarna råkade ofta ut för olika rigghaverier och man måste ideligen reparera dessa med de begränsade möjligheter som stod till buds.

Under seglingen gällde det framförallt att försöka samsas och stå ut med strapatserna, hungern och törsten. Båtarnas besättningar utgjorde ju en provkarta på olika människotyper, raser och bakgrunder, men ganska snart visade det sig vad de olika individerna gick för ifråga om uthållighet, tålmod och konsten att anpassa sig. En och annan tog sig för att dricka saltvatten trots att följden blev ännu svårare törst samt magplågor.

Livbåtarna delar sig

Den 9 juni, efter fem dagars gemensam segling, kom man överens om att ettans båt (kapten Fosters) skulle segla vidare ensam eftersom den hade större segel och gjorde bättre fart. Man resonerade som så, att om ettan nådde land tidigare, så kunde en räddningsexpedition utsändas för att leta efter trean. I fortsättningen får vi således följa en båt i taget.

Ettan drog snabbt ifrån och var snart under horisonten. Vädret blev helt anorlunda fram till den 15 juni med lätta vindar och tom vindstilla med en och annan regnskur. Skarp utkik hölls efter segel eller skorstensrökar utan resultat. De fysiska krafterna avtog alltmer allmänt, man kom in i ett kraftlöst och resignerande tillstånd p.g.a den knappa födan och andra omständigheter. Några få eldsjälare höll dock modet uppe, bl.a. befälhavaren, tredje styrman och en sextioårig matros Michael Scully, som var ett föredöme



Livbåt nummer 1 förde kapten Foster befålet på. Här fotograferad på Mauritius efter jugotvå dagar och nitton timmar till sjöss. Foto ur boken.

ifråga om obruten vilja, gott humör och kunnsighet i mångt och mycket. Utöver dessa fanns även några fler, som genom sina personligheter och insatser var föredömen för dem som, av olika orsaker, hade svårigheter att klara situationen. I bland fångade man småfisk som åts rå, men med negativt resultat. Under några stiltjeperioder rodde man i mån av ork och vilja för att få lite kroppsrörelse. Den 14 juni lyckades man samla in en hel del regnvatten, vilket var hög tid, ty de stenhårda skorpona gick inte att förtära utan vätska och dessutom var tungorna uppsvullna och munnarna fulla av ett segt illasmakande, vitt slem.

Efter den 15 juni började det att blåsa igen och båten gjorde god fart västvärt. Den 20 juni dog en av de indiska eldarna. Han hade varit sjuk hela tiden och påfrestningarna blev för stora för honom. Vädret var hårt vid tillfället, men man lyckades dock att få kroppen över relingen. Följande dag dog en av de arabiska eldarna, en av två bröder ombord. Trots dödsfallen och situationens allvar var disciplinen fortfarande god i båten. Det regnade tidvis och vinden förde dem med god fart i rätt riktning. Sjön var stundtals mycket grov och vinden växlande.

Den 26 juni klockan 14.45 efter tjugotre dygn till sjöss, siktade man land och mot kvällningen rundade livbåten nordsidan av ön och fick kontakt med en ankarliggare, en ångare som tillhörde Mauritius regering och fick ombord en man som lotsade in dem mellan reven in

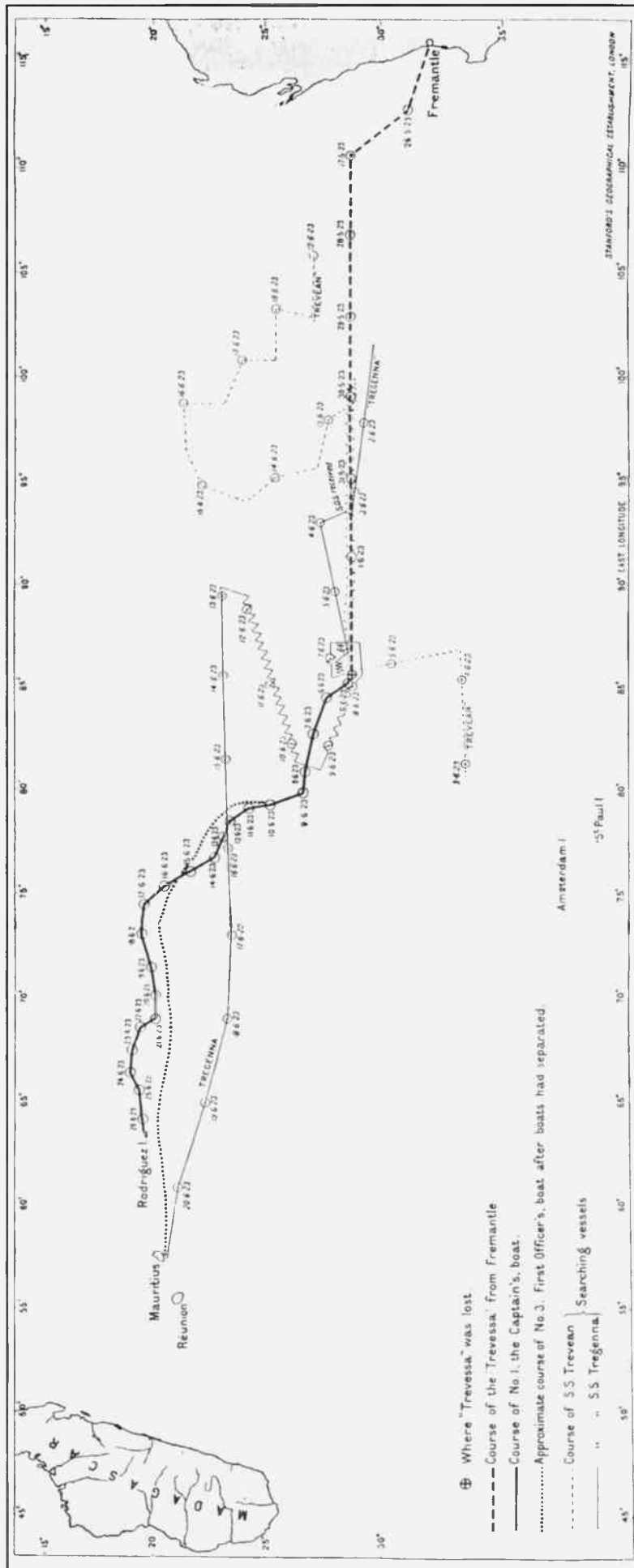
till Mathurin på ön Rodrigues, öster om Mauritius.

Ankomsten orsakade stor uppståndelse i den lilla orten och livbåtsbesättningen fick den bästa omvårdnad. En räddningsaktion organiserades för att söka efter livbåt nummer 3.

Livbåt nr 3

I förste styrmans båt hade man i stort sett samma ordning och system som i ettan och svårigheterna, hungern och törsten var faktorer som var mer eller mindre detsamma. Förste styrmans anteckningar var inte lika detaljerade eller fullkomliga eftersom hans papper delvis förstördes av havsvatten. Väderförhållandena överensstämde ganska väl med ettans erfarenheter.

Den 15 juni dog en av de indiska eldarna och strax därefter sänktes hans kropp på utsidan. Dessbättre fick även treans båt en hel del regnskurar vilka lindrade törsten. Trots detta drack två indiska eldare havsvatten, den ena dog den 18 och den andra den 19 juni. Dessutom var förste styrman Smith, befälhavaren, sjuk och två befälselever så försvagade att de bara kunde ligga. Hälstillståndet var betydligt sämre i trean. På morgonen den 22 juni dog kockeleven och under dagen halverades de redan alltför knapphändiga ransonerna. Dagen därpå dog en av matroserna och en av de unga befälseleverna var mycket illa därnär. Den 24 juli föll andre maskinisten överbord och drunknade trots att allt gjordes för att



Kartan visar seglatsen som livbåtarna gjorde efter att man måst lämna den sjunkande **Trevesa**. Även de sökande ångarnas färder för att bistå de skeppsbrutna. Karta ur tidskriften *Shipping Wonders of the World*.

bistå honom och under kvällen samma dag avled ännu en av befälseleverna.

Den 28 juni på natten dog en av donkeymännen strax efter det att land hade siktats. Vid sextontiden, den 25 dagen sedan **Trevesa** sjönk, kunde man från livbåt nummer 3 identifiera Mauritius. Man försökte ankra utanför kusten, men dyningarna gjorde att man fick hålla till sjöss tills dagryningen. Tidigt på morgonen fann man vägen till en liten plats och blev omhändertagna av befolkningen. De flesta av den starkt decimerade besättningen fick bäras iland och föras till sjukhus där kocken dog av sina umbäranden.

Distanserna som tillryggalades av de två livbåtarna för att nå sina respektive destinationer var: Nummer 1 – 1556 miles till Rodrigue och nummer 3 – 1747 miles till Mauritius. Ettan seglade i tjugotvå dagar och nitton timmar och trean i tjugofyra dagar och tjugotimmar.

Mycket mer skulle naturligtvis kunna skrivas om **Trevesas** förlisning och orsaken samt livbåtsbesättningarnas svårigheter eftersom boken mer detaljerat återger allt, men i ett sammandrag måste man försöka att få med det väsentliga utan att missa alltför mycket av innehållet.

I förhoppning att dessa intentioner har fullföljts i någon mån, kan kanske beskrivningen vara en erinran om många andra skeppsbrutna, inte minst under krigsåren, vilka under kanske mycket värre förhållanden, drev omkring i flottor och livbåtar. En del överlevde, andra inte. ■

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 Kriegsflotten 1914, 1915, 1916, 1917/18, 1922 och 1938, originalutgåvor.

Säljes

Diverse SST, fartygsbilder, negativ m m.

C. G. Nyström
Orkestergatan 6
253 71 Helsingborg

Registersidorna 4201–4300



4281 Öckerö på väg in till Träpiren i Göteborg. Foto: Dag Almén den 6 augusti 1952.

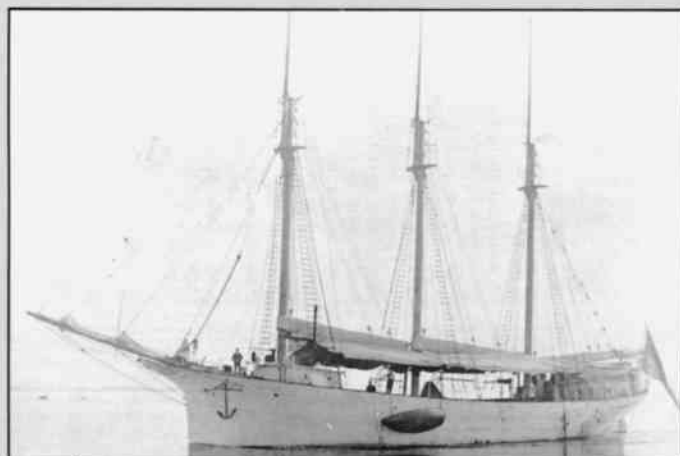
Reg nr	Typ	Namn. Versaler namn under svensk flagg. Små bokstäver. utländsk flagg. Understrukna namn finns foto som.	Byggnadsår och plats	Tonnage		Foto finns			
				brutto	netto	Inregistrerad			
						Avförd och anledning			
4201	Ms	Luisa C ex CECILIA	1903	Göteborg	234	176	x	1903	1911 S Ar
4202	S	ERNST	1903	Bergkvara	25	20		1903	1935 Förlist Degerhamn 26/1
4203	S	LYDIA ex Carmel	1875	Risör	444	404		1903	1908 S utlandet på auktion i Gloucester
4204	S	MARTA ex Reidar, Anna	1857	Holland	151	138		1903	1907 Präm
4205	S	IMPI	1888	Wekkolaks	78	70		1903	1906 Präm
4206	S	Fjong ex Nordsee, PHOS	1893	Stettin	1652	1545		1903	1904 S Ty. Upphuggen ca 1927
4207	Ss	Schiff 11 ex Hanonia, HANÜ, SMALAND, DROTT, Alexey Goriainow	1900	Grangemouth	1912	1459	x	1903	1934 S Fi. Struken ca 1949
4208	S	PRIME	1876	Rye	55	39		1903	12.19 Förlist Ashoved
4209	Ss	VIKING ex Johannes Maersk, GROVEHURST	1903	W Hartlepool	1354	960		1903	1954 Upphuggen Ystad
4210	Ss	SIGRID (Kanonbåt SIGRUN)	1862	Nyköbing	115	55		1903	1926 Upphuggen Viken
4211	S	VICTORIA	?	?	53	45		1903	1935 Sjönk på Väneren 29/10
4212	Ss	ALBANIA	1903	Tönning	1425	881		1903	1939 Minsp 23/10 utanför England
4213	Ss	Pan ex JANE	1903	Trondhjem	761	498	x	1903	1910 S No. Sänkt 261016 Engelska kanalen
4214	S	SVANEFJORD ex ÅGA	1903	Södra Garn	59	48		1903	1952 Brann 6/1 på Väneren. Sjönk.
4215	S	ROXANE	1903	Gamla Lödöse	253	228	x	1903	1923 Sjönk Elbe 6/5
4216	Ss	Luksefjell ex Sigtesö, BETA, BencorTic	1889	Sunderland	2012	1493		1903	1915 S No. Torp. 181011 Cape Breton
4217	Ss	ENGELBREKT ex MORA	1903	Leksand	58	32	x	1903	1954 Präm (fanns 1989)
4218	Ss	BORG ex ARGUS, SVANHILD, Hampton	1888	Sunderland	2090	1529		1903	1915 S No. Torp 180610 Lizard
4219	Ss	GÖTALAND ex Robert Irwine	1899	W Hartlepool	3576	2788	x	1903	1933 Upphuggen Genua
4220	Ss	BORE	1903	Motala	50	36	x	1903	
4221	Ss	HEBE	1903	Motala	50	30	x	1903	
4222	Ss	Tony ex AMSTERDAM	1903	Stockholm	944	652	x	1903	1952 S It. Upphuggen 1980 i Baia eft hav
4223	S	BRIS	1898	Vasseröd	30	24		1903	1912 S No
4224	S	SKELDERVIK	1904	Viken	111	104		1903	1960 Sjönk 10/12 utanför Grenå
4225	S	CHARLEY	1885	Rostock	94	69		1903	1922 S Fa
4226	S	TH THORESON ex TH Thoresen	1880	Porsgrund	454	425		1903	1907 S Fi. Upphuggen Råå 1925
4227	S	SIRENA ex Jenny	1858	Granville	261	233		1903	1921 Präm
4228	S	MAGNHILD ex MAGNUS, Ringhold	1899	Windau	162	146		1903	1918 Strandad 10/10 Färöarna
4229	Ss	BLANKA ex Mesario	1889	Newcastle	1448	1067	x	1903	1914 Grundstött 29/10 Rattray Head, Skottland
4230	S	AMELIE	1869	Hammelwarden	517	464		1903	1905 Strandad 3/4 Öland
4231	S	Aallotar ex GRETA, Gogla	1875	Drammen	334	298		1903	1913 S Fi (Rauma)
4232	Ss	Stemshest ex Lotus, HÖFDING, TREAN	1903	Helsingborg	819	564		1903	1915 S No. Torp 161027 pr Gbg-Hull
4233	S	PALMINA	1878	Bergen		52		1903	11.04 Strandad Kolberg
4234	Ss	Holt ex Grenske, ODEN, Glenoran, Vascongada	1887	Glasgow	1510	1051		1903	1915 S No. Sjönk efter kollision 10-18
4235	S	MASEN ex NEW-ZEALAND	1877	Bideford	84	59	x	1903	1947 Upphuggen Järna, Rackeby
4236	Ss	NORD ex Maria Goriainowa	1900	Grangemouth	1830	1075		1903	1906 S kina. Förlist 11-15 öppen sjö
4237	S	NAJA	1873	Arendal	441	414		1903	1907 Övergiven Nordsjön 29/1
4238	Ss	ERNA ex JOHANNISBORG, ELLA, A R Thorp, Kathleen	1894	Stockton	1057	716		1904	1933 Upphuggen Lindholmen, Göteborg
4239	Ss	Frithjof Ejde ex Troja, ÖSTERGÖTLAND, Dos de Abril, ÖSTERGÖTLAND	1904	Kiel	1250	881		1904	1915 S No. Torp 171109 Flamboro Head
4240	S	HELIOS	1879	Tvedestrand	272	237		1904	1913 S Fi. Avförd 1925
4241	Ss	Tuhaug ex LUTTI	1904	Danzig	948	615		1904	1916 S No. Sänkt 161107 vid Cape Barfleur
4242	Ss	ATLE ex CAIRO	1883	Hull	1725	1264	x	1904	1916 Uppbringad 29/9 Nordsjön. Upph 1924
4243	S	Elly ex Hai, Knuth, KNU, Knud	1875	Nysted	125	98		1904	1919 S Reval. Struken ur Lloyd's före 1936
4244	S	CHARLOTTA ex Anna Christine	1862	Kiel	48	39		1904	1910 Grundstött Koggebådan, Malö 18/10
4245	S	Henry & Martha ex Vidar, HENRY & MARTHA	1882	Rye	74	39		1904	1916 S No. (Fanns i Norge 1953)
4246	S	GERDA ex Concordia	1873	Drammen	288	262		1904	11.16 S Da. Bränd Nordsjön 161210
4247	S	AMANDA	1903	Gutmansbach	110	93		1904	1923 Avgick Gävle 1/9. Ej avhörd.
4248	S	DIONE	1904	Lödöse	250	221		1904	1906 Strandad 15/1 Shetland
4249	S	DANA ex Mindet	1875	Assens	97	84		1904	1950 Präm
4250	S	MOONLIGHT	1876	Grimsby	74	50		1904	1934 Förlist november

4251	Ss		KOSTER	1904	Lindholmen	490	325		1904	1909	Strandad 16/11 Preussen
4252	S		HENRIETTE ex Doctor Lasker	1874	Geestemünde	280	255		1904	1913	S Fi. Kapad 1:a världskriget
4253	Ss		ANNI ex AVANDOR	1896	Söbben	31	24		1904	1917	S No
4254	Ss		DAGMAR	1903	Sjötorp	188	114		1904	1933	Strandad 30/10 Smöjen
4255	S		ADALIA	1903	Söderöra	50	42		1904	1953	Ej längre sjöfart. 12.60 förstörd
4256	S		OSCAR II	1897	Söbben	35	26		1904	1916	S No
4257	Ss		Alfheim ex Basis ex OCEANA	1895	Glasgow	3594	2866		1904	1915	S Da. Upphuggen Göteborg 1933
4258	Ss		GROVELAND ex TRELLEBORG, Bertha	1890	Kiel	674	478		1904	1939	Strandad 16/11 Trelleborg. Upph ca 1943
4259	S		RUNAN ex Rauha	1890	Neuvattoma	71	62		1904	1913	Präm. Sjönk 131106 Köpenhamn
4260	S		ANNA ex Sölling	1869	Svaneke	75	67		1904	1906	Strandad 30/11 Öland
4261	Ss		HERTHA	1880	Bergen	547	374		1904	1918	Nedskruvad av is 15/1 vid Röko fyr
4262	S		LAURA ex Laura 90, Valdemar	1839	Vejle		45		1904	1908	Sjönk 27/9 utanför Ystad
4263	S		TESVER	1868	Bjerno	156	143		1904	1904	Strandad 3/11 Eckerö, Hammarland
4264	Ss		Ionion ex OTHALIA, DOWLAIS	1880	Newcastle	1193	871		1904	1917	Torp 7/8. Rep. S Gr. Struken ca 1930
4265	S		EUGENIA	1900	Blidö	46	37		1904	1956	Förstörd
4266	S		LENA ex CONCORDIA, Margaret Knight	1871	Blyth	371	329		1904	1925	Upphuggen
4267	Ss		KURIREN ex Kureren	1889	Renfrew	195	63	x	1904	1964	Upphuggen Ystad
4268	Ss		Reigun ex Iscarsborg I, STYRSÖ I	1904	Stockholm	151	77		1904	1910	S No (finns 1989 Oslo)
4269	S		KAREN ex Kirstine	1857	Aalborg	141	123		1904	1904	Strandad 15/8 Härnösand
4270	S		NJORD	1873	Svendborg	143	127		1904	1921	Strandad 23/10 Cuxhaven
4271	S		KORTENAAR ex Samuel Elisabeth	1879	Brixham	54	35		1904	1911	Sjönk 9/10 V Hanstholm
4272	Ss		FYLGIA ex TALAVERA	1889	Newcastle	1737	1279		1904	1918	Torp 24/1 Nordsjön
4273	S		ANSGAR	1880	Norge	97	85		1904	1931	"Sänkt" 7/6 Hårsfjärden
4274	S		SÖLVE	1903	Ystad	62	49		1904	1942	S No
4275	S		BILAND ex Prince Rupert	1865	Sunderland	505	450		1904	1910	Upphuggen Torekov
4276	Ss		Alba ex Montemar, CALLA, Engineer	1899	Grangemouth	849	523	x	1904	1904	S Ch. Struken ca 1927
4277	S		CLEO	1904	Sjötorp	92	78		1904	1917	Strandad 2/6 Rönnskärs lotsplats
4278	S		BERTHA	1898	Uppnäs	29	24		1904	1929	Förstörd
4279	S		RUDOLF ex Walter G, Merritt	1884	Moss Glen	483	427		1904	1914	S Fi. Struken före 1933
4280	Ss		BJÖRN	1904	Cambeltown	1264	878	x	1904	1915	Kapad tyskar 10/5
4281	Ss		ÖCKERÖ ex FÄRINGSÖ, TÖR II	1904	Motala	152	99	x	1904	1986	Upphuggen Öckerö
4282	Ss		ÖREBÖRG ex MARSTRAND	1904	Göteborg	235	154	x	1904	1955	Upphuggen Tuborg
4283	S		BIRMA	1875	Drammen	1033	922		1904	1906	Kondemnerad april St Vincent
4284	S		VILHELM	1903	Upperud	43	39	x	1904	1963	Sjönk 24/10 Ströms sluss, Lilla Edet
4285	S		AGNETE	1877	Svendborg	146	123		1904	1916	Strandad 8/11 Landsort
4286	S		TYRA	1904	Halmstad	116	99		1904	1913	Strandad 14/1 Orkney
4287	S		ESTER ex Piet Hein, New Restless	1881	Yarmouth	47	34		1904	1917	S No (fanns 1965)
4288	S		IDA ex Adriana Cornelia, Hiram	1876	Brixham	58	43		1904	1916	S No. Förlist 10-16 med man och allt
4289	S		JENNY ex Spes	1863	Stavanger	74	64		1904	1916	S No (Fredrikstad)
4290	S		CAPELLA ex Martin Tromp, Ark	1876	England	73	39		1904	1928	Sjönk 22/6 Möens klint
4291	S		LEOPOLD ex Bedford	1881	Brixham	78	59		1904	1928	Sjönk 4/7 Arcona
4292	Ss		Kronolja ex Kronprins Olav, Sjöstrand/ /Kronprins Olav, Sjöstrand, Kronprins Olav, STYRSÖ II	1904	Göteborg	107	57	x	1904	1908	S No. Upphuggen 1960
4293	S		GUSTAF	1904	Vingen	63	55		1904	1929	Sjunken/vrak
4294	Ss		San Spyridon ex KONUNG OSCAR	1904	Stockholm	735	566	x	1904	1948	S Pa (fanns 1960)
4295	Ss		REWA ex HILDEGARD, HUDIKSVALL, Supernat	1873	Sunderland	1189	876		1904	1929	Anl Danzig 16/12 för upphuggning
4296	Ss		Galeb ex Perseveranza G, Chrysallis, Freja, Svanen, ESTER	1904	Torskog	434	307		1904	1904	S No. Struken ca 1960 Jugoslavien
4297	S		PAULINA	1891	Sveudden	30	23		1904	1907	Slopad
4298	Ss		ANNIE ex Helena	1878	S Shields	1168	801	x	1904	1933	Upphuggen Karlshamn
4299	S		Silius ex Ketty, DANAE, Colbert	1895	St Nazaire	1608	1248		1904	1908	S No. Torp 160309
4300	Ss		MALMLAND	1904	Sunderland	3779	3010		1904	1915	Torp 8/8 Nordsjön



4221 *Hebe*

Foto: J. C. Lund



4201 *Cecilia*

Foto från Örjan Kronvall



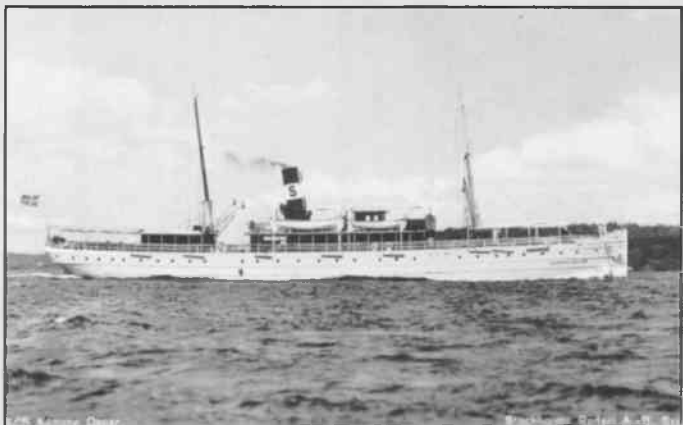
4222 *Amsterdam*

Foto från Tomas Johannesson



4282 *Marstrand*

Foto: Dag Almén



4294 *Konung Oscar*

Vykort från Red AB Svea



4227 *Sirena*

Foto från Krister Bång



Vykortshörnan

Redaktör Robin Holmstedt

NÄR JAG funderade på **Thor** som omskrivits i senaste numren av Länsumpen slog mig tanken att jag hade ett annat motiv med henne, ett vykort ifrån Norrköping. Jag tänkte: "Kan det vara samma båt på båda vykorten?"

Norden ligger bredvid **Thor** och jag tycker kortet bör vara med i Vykortshörnan för den vackra miljöns skull. Många läsare känner säkert igen **Norden** som **Hilmer**, en systerbåt till **Herkules**.

Passagerarna kunde inte låta bli att kasta en blick på **Hilmer** när de gick till Stenpiren och Träpiren och de vita skärgårdsbåtarna.

Hon omnamnades till **Hilmer** när Rederi AB Norden sålde henne till AB Bogserkompaniet i Göteborg år 1947 eller 1948.

Egendomligt nog fanns **Thor** inte med i skeppslistan länge efter 1905, trots att hon var trogen bolaget. För att stilla min undran, bad jag om hjälp av bogserbåtskännare Bernt Fogelberg och får här citera vad han berättar om **Thor**.

Enligt honom kan det vara en och samma båt på båda korten och det är troligt-

vis en kraftig ombyggnad år 1917–18 som bidrar till att skillnaderna är så stora. Nordenbolaget ombesörjde passagerartrafik mellan Norrköping och Stockholm samt prämtrafik och hamnbogseringar. Tack för besväret, Bernt!

Thor byggdes 1870–71 på MV av järn. Första inspektionen var 1915 och sista 1948 (inspektionerna startade 1915, därför finns det inget tidigare). Måtten var 17,91×4,58×2,52 meter och maskinstyrkan 100 ihk. Hon byggdes om 1917–18 och därefter uppges måtten vara 17,71×4,70×2,77 meter med oförändrad maskinstyrka. Jag har en uppgift om att hon ägdes av ångbåtsbolaget Thor i Norrköping. Vet ej exakt när ägandeförhållandena ändrades men i 1901 års skeppslista står Norrköpings Bogserings AB som ägare. Byggåret anges till 1871. Under inspektionsåren ägdes hon av Rederi AB Norden. I inspektionsrapporterna står att hon avfördes 1971 då hon skrotades. Nu passar det så precis att Åke Olofsson i Länsumpen 1989:2 sidan 27 har skrivit om just denna **Thor**. Enligt mätbrev av den 13 april 1877 i Norrköping

står P. Jansson & Co. i Norrköping som ögare av S/S **Thor**. Mått i fot: 60,50×15×8,40; 42 brt; 25,99 nrt. Där står också: Mätt i Norrköping den 4 maj 1871, 5,5 nyläster, järn. Den mättes 16 mars 1882 i meter med följande dimensioner: 17,80×4,45×2,96, 48,80 brt; 31,13 nrt. Efter förbyggnad mätt den 29 april 1887: 17,91×4,58×2,52 meter. 43,29 brt och 19,63 nrt. 9 mars 1898: 44,29 brt och 14,21 nrt men med samma mått i övrigt. Som ägare stod då Eric Ringman.

Som synes i Länsumpen stämmer detta. I mina papper står inget om **Oxelösund** men eftersom jag inte har några inspektionshandlingar före 1915 är det ju mycket möjligt. När hon kom till Rederi AB Norden i Norrköping vet jag inte men det måste vara före 1915. Det förändrade utseendet beror troligen på ombyggnaden år 1917–1918.

Någon gång på 1950-talet avyttrades **Thor** från Nordenbolaget och blev privatbåt. Hon sågs på flera ställen under lång tid i stockholmstrakten, då delvis ombyggd men troligen aldrig helt klar. Hon sjönk flera gånger om på olika ställen och sista gången jag såg henne var på Lidingö omkring 1966.

Enligt utsago drogs hon sedan upp på land och skrotades 1967." ■



En leveransbild från Motala Verkstad med **Vieille Montagne III**. Foto från Fotopumpen.

Nygammal kanalbåt

av Krister Bång

DETVAR med en viss förvåning som man mottog budskapet att den gamla kanalfararen **Vätterö** inköpts av Canalroute AB, som det ärevördiga Ångfartygs AB Göta Kanal numera kallar sig. Dessutom meddelades att fartyget i vinter skall byggas om till passagerarfartyg för att redan under instundande säsong sättas i trafik på Göta Kanal mellan Töreboda och Bergs slussar. Namnet kommer att ändras till **Motalaström**. Hon skall gå dagturer på kanalen och ha sin natthamn i Vadstena.

Bakom namnet **Vätterö** döljer sig en mycket välkänd båt. Hon byggdes 1916 av Motala Verkstad under namnet **Vieille Montagne III** för det belgiska gruvbolaget Vieille Montagne. Man hade öppnat en gruva i norra delen av Vättern i Åmmeberg och man behövde tonnage att

frakta ner malmen till Göteborg där främst Göthabolagets ångare förde malmen vidare till Belgien. Det var den svenske gruvchefen Sven Thorell som antecknades som ägare till fartyget.

Fartygets storlek begränsades av Göta Kanals dimensioner. Därför blev dödvikten blygsamma 260 ton. Inalles hade gruvbolaget fyra fartyg med namnet **Vieille Montagne** plus ordningssiffra. Men det fanns ingen som uttalade detta franska namn på originalspråk utan båtarna "hette" Ville plus nummer.

Som så mycket annat flyttades så småningom malmtransporterna över på lastbil och omlastningshamnen ändrades till Otterbäcksen. De gamla Ville-båtarna blev överflödiga och allteftersom sjötransporterna minskade såldes **Ville**-båtarna. Trean såldes våren 1967 för 125 000

kronor till Arne Olausson i Mellerud. Han döpte om sitt nyförvärv till **Arnö**.

I februari 1975 återbördades fartyget till Vättern. Gösta Weistrand i Harge tog då över äganderätten och för att markera detta döptes hon om till **Vätterö**. Hon syntes nu mest i östersjöhamnar och ofta då i Norrköping.

I april 1983 övertogs hon av Jan Sjöoh i Stockholm sedan han betalat 190 000 kronor för fartyget. Hon sysselsattes liksom tidigare mest i spannmålsfarten i Östersjön. Villkoren för äldre småtonnage försämrades gradvis och därför lades **Vätterö** upp i Kalmar i väntan på försäljning. Och i september i år inköptes hon som sagt av Canalroute AB i Göteborg och fördes till Falkenberg för ombyggnaden till passagerarfartyg.

Motalaström har tidigare ett mycket

välkänt fartyg på kanalen hetat. Denna pionjär byggdes redan 1855 vid Motala Verkstads filial i Norrköping. Hon byggdes som lastångare för Nya Ångfartygs Bolaget i Norrköping. Ursprungligen stavades fartygsnamnet i två, **Motala Ström**.

Ångaren sattes genast in i trafik på Göta Kanal. Efter en tid antogs E. B. Thorsell som befälhavare ombord. Han ansåg att man skulle bygga om **Motalaström** till kombinerat last- och passagerarfartyg. Det rådde i början av 1860-talet starka tvivel på kanalens ekonomiska bärkraftighet och redaren, I. Ringborg, ansåg inte att en sådan ombyggnad var ekonomiskt försvarbar.

Kapten Thorsell tog då saken i egna händer och inköpte själv ångaren. På hans initiativ bildades den 27 februari 1869 Motala Ströms Ångfartygs AB som övertog fartyget. Motala Verkstad fick i uppdrag att bygga om **Motalaström** enligt de riktlinjer kapten Thorsell dragit upp och för 32000 rmt försågs det tolvå-



"Ville-trean" på gamla dagar som motorfartyget Vätterö av Harge. Foto: Jan-Crister Hall den 18 september 1977.

riga fartyget med plats för tjugio passagerare i första, sexton i andra och tolv i

tredje klass. Redan våren 1869 var fartyget igång med E. B. Thorsell som befälhavare.

Tvärtemot vad den gamle redaren trott gav **Motalaström** ett mycket gott resultat vilket gjorde att bolaget kunde göra nybeställningar. Även **Motalaström** blev ytterligare moderniserad 1873.

På bolagsstämman 1876 valdes kapten E. B. Thorsell till bolagets verkställande direktör. För exakt hundra år sedan, 1889, ändrade bolaget namn till Ångfartygs AB Göta Kanal. År 1900, efter trettioett år i bolagets tjänst, avled kapten Thorsell.

1880 byttes fartygets ursprungliga maskin om blott 30 hk ut mot en ny från Bergsunds om hela 180 hk.

Under fartygets sista år i trafik gick hon mellan Jönköping och Stockholm vilken trafik den 1 juni 1937 övertogs av den femton år yngre kollegan **Baltzar von Platen**.

Motalaström fördes nu till Sjötorps Varv där allt av värde togs till vara och i december 1937 meddelades att fartyget sålts till AB Lödöse Varv för upphuggning.

Skall måhända dagens **Motalaström** bli lika omtalad som gårdagens? ■

■ Den läsare som beställt fotos av Krister Bång och lagt i 20 kronor men glömt att skriva avsändare torde höra av sig för att korten skall kunna sändas till rätt adress.



Den "gamla" Motalaström i Jönköping förmodligen i början av 1930-talet. Foto från Fotopumpen.

Frågor – Svar – Kompletteringar

Soten och Sotefjorden borta från västkusten

Två av världens äldsta passagerarfartyg fortfarande i trafik, **Soten** och **Sotefjorden** har försvunnit från Sotenäset där de gått i trafik sedan 1930-talet.

Båda båtarna är en bra bit över hundra år och **Soten** har återfått sitt första namn **Enköping** och har även återvänt till gamla hemtrakter (Stockholm). **Sotefjorden** har fått namnet **S:t Erik** och har numera Vaxholm som hemmahamn.

När det kom fram att **Soten** hade sålts blev det många krafter som försökte ordna så hon blev kvar på västkusten men det gick inte. En av de första dagarna i september lämnade **Soten** sin gamla hemmahamn Kungshamn för färden runt Skåne och upp till Stockholm.

Sotefjorden som senast ägdes av Göran Hahne i Hasselösund har fått en efterföljare som passagerarfartyg vilket är över hundra år yngre **Smögenö** f.d **Mysing** och **Harry Hjørne**.

– Jag har förstått att **Sotefjorden**, eller **S:t Erik** som den nu skall kallas kommer i bra händer, säger förre ägaren Göran Hahne, och det var ju det vi önskade. Vi ville inte att den skulle byggas om till något sorts fritidsfartyg.

Sotefjorden byggdes ursprungligen som timmerbogserare på Ljusnan men har under årens lopp moderniserats med varsam hand. I maskinrummet finns numera en modern Volvomaskin och den har modern navigationsutrustning.

Både **Soten** och **Sotefjorden** har forslat miljontals passagerare under de dryga



Sotefjordens utseende som sjöängsprutan S:t Erik den 19 mars 1922. Foto: A. Swinhufvud.

femtio år de gått på västkusten och båda fartygen saknas av många kustbor såväl som sommargäster.

Sigge Bergh

Sotefjorden

Denna lilla passagerarbåt, som nu ligger i Vaxholm i mycket uppsnyggt skick under namnet **S:t Erik af Vaxholm**, har aldrig varit timmerbogserare. Hon byggdes 1880 vid Ljusne mekaniska verkstad som flodängspruta för Stockholms stads räkning under namnet **S:t Erik** och bar detta namn, med oförändrad arbetsuppgift, ända tills den nya motordrivna sjösprutan **S:t Erik** byggdes 1932 (vid Finnboda). År 1900 hade Stockholms stad låtit bygga en andra sjösprutångare **Phoenix** vid Mälmarvarvet. (Tänk hur hopplöst det verkar vara att få död på alla felaktiga påståenden om att den skulle ha byggts vid W. Lindbergs mekaniska verkstad 1897!)

Under en lång följd av år hade Stockholm två sjösprutor, en stationerad i Mälaren och en i Saltsjön. Jag skickar

över ett foto av gamla **S:t Erik** från 1922. Efter försäljningen gjordes denna om till passagerarbåten **Sotefjorden**. Hon är för övrigt "bara" etthundranio år, inte etthundranitton år.

Även **Phoenix** blev ju senare passagerarbåt och firade ju i år sitt trettioårsjubileum som **Kind** på Kinda kanal. Den andra **S:t Erik** finns nu i prydligt skick i Göteborg.

Arne Sundström

Linköpingsbyggen

Skeppsbyggeriet i Linköping var nog inte så som Olle Renck förmodar. **Sandvik**, registreringsnummer 3142, som senare hette **Örn** var varken passagerarbåt eller byggd av järn utan timrades ihop av furu på järnspant 1897 för lastfart på Kinda kanal.

För **Idefjord** är det bara de norska skeppslistorna som uppger att hon skulle vara byggd i Linköping 1898. Jag har inte sett någon notis i svenska tidningar om ett sådant bygge, och de norska skeppslistorna är inte alltid

korrekta. I 1914 års lista, där **Idefjord** finns med bland oregistrerade passagerarfartyg, ägd av Idefjordens Dampskipssekskap, finns också samma rederis **Blenda** med. Denna uppges vara byggd i Norrköping 1887. I själva verket byggdes **Blenda** i Jönköping, på spekulation och gick 1888 på Munksjön Jönköping–Rosendala innan hon sommaren 1888 såldes till Norrköping (Ångbåtsbolaget Bråviken) för turer Norrköping–Getå–Sandviken. 1902 var det som hon såldes till Fredrikshald och ersattes av **Kolmården**. Kanske var det på samma sätt med **Idefjord**, senare **Ragnvald**, senare **Svinesund**, alltså att hon köpts in från Linköping och därför fick denna ort angiven som byggort?

Arne Sundström

Mer om Svinesund

Svinesund ble under 2:a världskriget ommålt till 51 br.t. (norsk C/S LFAE). Strøket i norsk register ca 1970.

Arild Engelsen

Omslagsbilden 1989:3

I bildtexten till det vackra färgfotot på omslagets första sida står att fotot tagits före utgången av 1943. Förvisso! Jag vill påstå att fotot måste ha tagits hösten 1939. I ett knippe längst upp till höger ligger Svenska Lloyds tre Engelsbåtar **Suecia**, **Britannia** och **Patricia**. Som bekant chartrades **Patricia** i februari 1940 av svenska marinen för att transportera besättningarna till de fyra i Italien inköpta jagarna. Marinen inköpte sedan **Patricia** och byggde om henne till ubåtsmoderfartyg. Den 2 mars 1940 avgick hon till Italien och måste då ha hjälp av isbrytare. Vintern 1939–1940 var ju som bekant den första av de tre stränga krigsvinternarna. Hösten 1939 är således den enda tid då detta foto kunnat tagas.

Christer Palmstierna

■■■ Det vackra färgfotot av Göteborgs hamn på omslaget av LP 1989:3 skulle man vilja veta mera om.

Tidpunkten bör ha varit nära efter andra världskrigets utbrott. De upplagda **Patricia**, **Suecia**, **Britannia** tyder på det, liksom verksamheten intill Haket. Kan det rentav vara Lloydaren **Gwalia** närmast vid kajplats 32? Ångaren där ser flushdäckad ut, och **Gwalia** fortsatte ju fram till februari 1940 sina vanliga resor enligt artikeln av C-G Sundius.

Närmast innanför vid Masthuggskajen skymtar en Brattbåt, men vilken? Kan det vara **Dagmar Bratt**?

I Flackets bojar ligger i alla fall Göthabolagets **Burgundia** med **Isbrytaren II** vid pålvirket längre in och en okänd lastångare utanför.

Vid Stigbergskajen Sveabolagets **Embla** (krigsförlist den 19 april 1944 i Röda korsfart på franska medelhavskusten. Källa: Svensk Sjö-

farts Tidning, årsnummer 1946), och det ser ut att vid kajplats 34 kunna vara **Dalhem** av Slite (Myrsten), byggd på Eriksberg 1931.

Med på bilden är också fartyg från vart och ett av de nordiska grannländerna: En Lauritzenångare **Helene** från Danmark och en vitmålad lastångare från Finland, båda i bojarna på älven, samt vid kajplats 111 i Frihamnen en Wilhelmsenbåt.

Vid Götaverken ligger väl två Ostasiatere och i dockan kanske en Transare. Den grå tankern innanför dockorna kan möjligen vara ett valkokeri. **Ulysses**? Nybygget vid Hammarkajen är svårt att närmare bestämma, men Ostasiats **Tonghai**, som levererades 1940 var möjligen sjösatt 1939.

Bengt Holmström

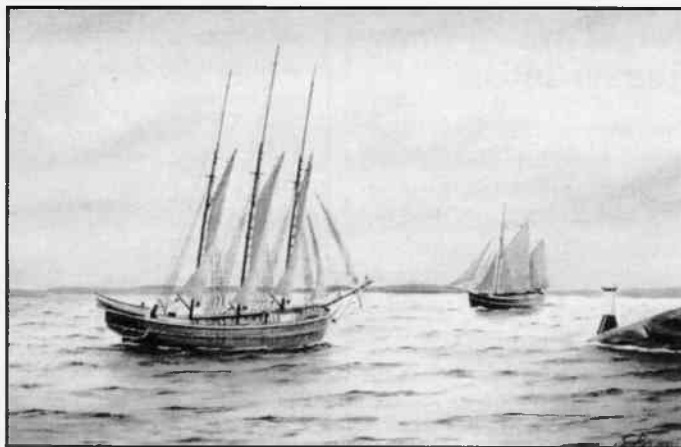
■■■ Vid närmare granskning av färgbilden på första sidan så upptäckte vi på redaktionen att Svenska Lloyds S/S **Patricia** låg i bojar utanför Masthuggskajen. Detta faktum bevisar att fotot var taget hösten 1939. På originalet syns gröna träd på Hisingssidan och det ger besked om att bilden är tagen tidigt på hösten, troligen i september. Den danska ångaren får just sina nationalitetsmärken målade på skrovet vilket bör betyda tidigt krigsskede. Som bekant såldes **Patricia** till Flottan i början av 1940. Vi hann tyvärr ej ändra på sättningen i tryckeriet men på vykortet i serie 13 skrev vi hösten 1939.

Vi vill ta tillfället i akt och tacka alla som hört av sig till redaktionen och visat sin uppskattning av valet av bild på framsidan.

Redaktionen

■■■ Billedet kan dateras till för 1. oktober 1941, idet S/S **Helene** 26. september 1941 får namnändring till **Hilma** og i 1942 **Hilma Lau**.

Børge Mikkelsen



Tremastskonare möter galeas. Vykort från Viperaförlaget efter målning av Gustav Samuelsson.

Fina vykort

Viperaförlaget i Lysekil har gett ut ett par fina färgvykort med Gustav Samuelssons marinmålningar som förlagor.

Det är barkskepp, skonare och skonert samt en galeas, och bilderna är från en svunnen, alltid förbi, tid men som är trevliga att se och få.

Viperaförlaget har telefon 0523-140 50 om någon har intresse av att köpa vykort med marina motiv.

Lord Nelson

Lord Nelson (se artikel i Läns pumpen 1989:1) är nu återberörd till västkusten.

Den har åter Rossö som hemmahamn och har genomgått en större renovering. Ny ägare, Håkan Tolleson bör dig från Smögen. Den har legat vid Roparebackens varv länge liksom i Smögens hamn och när detta skrivs (månadsskiftet september-oktober 1989) ligger **Lord Nelson** i hamnen i Kungshamn.

Lord Nelson är numera svartmålad (som en kutter väl "bör" vara). Håkan Tolleson har även inköpt en mindre fiskebåt som skall renoveras på samma sätt som **Lord Nelson**. Den är från Danmark och ser ut som en liten kutter. Ligger intill **Lord Nelson**.

Sigge Bergh

Olssons frågor

4699 **Disa** iflg flaggboken 1937 var eier under navnet **Bausen** (C/S LEJL) A/S Bausen v/Anders Velde, Haugesund. Strøket i norsk register før 1940.

5451 **Anund** (iflg Skipet 1/88 s 41).

5/05–4/13 **Chr Gylstorff** D/S A/S Progress v/Holm & Wonsild, København.

4/13–20 **Anund** Ångfartygs – A/B Svithiod v/H Metcalfe, Göteborg.

20–21 **Anund** Rederi – A/B Svenska Lloyd v/H. Metcalfe, Göteborg.

21–6/22 **Kjell** D/S A/S Kjell v/H. H. Gjertsen, Kristiania (C/S LBKT).

6/22–7/22 **Kjell** D/S A/S Ryvarden v/K I Bredsdorff & N Chr Sørensen, Kragerø.

7/22–8/46 **Edna** Det Bergenske Dampskibsselskab, Bergen (32 C/S LDLZ).

8/46–3/52 **Edna** Rederi – A/B Hera v/Albert Jansson, Saltvik (reg. Mariehamn).

07.03.52 Forliste med hele besetningen i pos. N 61°30' E 01°50' på reise Thamshavn–Preston.

Arild Engelsen

■■■ Kenneth H. Ohlsson efterfrågar bland annat ångaren **Örnen** och hennes öde som **Rumba**.

Enligt mina noteringar skrotades fartyget 1972 i Patrasso.

Krister Bång

Något om Tanker/Intisar

Krister Bångs vemod över gamla **Tanker** är måhända förhastat. Kanske därför att han inte riktigt hängt med i händelseutvecklingen hos Lloyds Register.

Hon fanns i registrets årgång 1988/89, fortfarande under namnet **Tanker**, och med kommentaren "delete entry...". Men sedan strömmade ny information in, och i ett supplement våren 1989 uppmanades läsaren att "delete 'delete entry...'" och ändra namnet till **Intisar** ex **Tanker** -75 etc. I registrets årgång 1989/90 finns hon med som **Intisar** utan kommentaren "delete entry...".

Jag bifogar ett foto som kan intressera i sammanhanget. Det är taget av båtologen Matti Pietikäinen i Jeddah den 3 augusti 1977. Han uppger att båten heter **Intisar** och "har ganska skandinaviskt utseende" men hittar henne inte i LR och klarar inte identifieringen. Men det gör ju både jag och Läns-pumpens övriga läsare. Att det är gamla **Tanker** är det ingen tvekan om.

I övrigt kan nämnas att **Intisar** fanns med i en skeppslista i sjöfartstidskriften *Sea-trades* specialnummer om Arab Shipping 1981 men saknades i motsvarande lista 1982. Detta är kanske inte något bevis för att hon verkligen fanns kvar 1981, och än mindre för att hon skulle finnas kvar idag. Men vem vet, kanske ...

Olle Renck

Ångaren Min

Billedet af **Min**. Skibet er en typisk Hain-båd bygget af John Readhead & Sons, Sunderland i 1922 til Hain SS Co. Ltd., St. Ives. 4694 brt. Skibet ikke registreret efter krigen.

Børge Mikkelsen



Intisar ex *Tanker* fotograferad av Matti Pietikäinen i Jeddah den 3 augusti 1977.

Apropå Thor och oljefaten



På denna bild från Breviken, Oxelösund syns en del av de 38 000 tomfaten varav hälften fraktades till St Petersburg med en präm dragen av **Thor**. Foto från Klubb Maritim, Oxelösundsavdelningen. Åke Olofsson

SVENSK SJÖFART UNDER ANDRA VÄRLDSKRIGET

Utanför spärren, del 1-4.

Innanför spärren, del 1.

Häftesserie, omfattar bl a Lejdtrafiken, Röda Kors-trafiken, motorseglarna, malmfarten, fiske, utväxlingstrafiken, upplagda fartyg, försvunna fartyg och Bohus-Dal i krigssjöfarten.

Ny: Kamp för fred. Behandlar bl a M/S Gdynia åren 1935-45. Serien avslutas med häfte nr 18, utkommer vintern 1990.

Böckerna finns hos: Terje Fredh, Gränsgatan 16, 453 00 Lysekil, telefon 0523-104 21, eller hos Stenwalls Förlag, Malmö, Gumperts, Wettergrens och Stafvelts i Göteborg.



Gandor av Hyppeln fotograferad av Åke Hansson.

Father Oliver /Auster

Bygget 1983 som **Father Oliver** för ukjent irsk rederi, fiskerier G 192.

6/87–3/89 SF-51-S **Auster** p/r Jan Austring v/Dag Austring, Selje (C/S JXNY).

3/89 GG 1926 **Gandor** p/r S.K. Hansson, Hyppeln.

Arild Engelsen

■■■ Terje Fredh undrade i förra numret om fiskebåten **Auster** blivit inköpt till Sverige. Jo, hon köptes i mars i år av Stig Hansson m fl på Hyppeln och hon förgyller nu tillvaron som **Gandor** (GG 1926).

Krister Bång

Marieberg

Om denna båt, som till 1958 gick på traden Falun–Faluan–sjön Tisken–Falu folkpark och dessutom på längre turer ut på sjön Runn, skrev jag i boken *På sjö och älv – ångbåtstrafiken i Dalarna (Dalarnas hembygdsbok 1972)*. Den var ursprungligen motordriven, bar namnet **Högom** och levererades 1904 från Bergman & Co:s mekaniska verkstad i Sundsvall för

trafik på Selångersån. Ägare var disponent E. Laurent. År 1909 byggdes hon om till ångslup, eftersom motorn visat sig för opålitlig. Året därpå såldes **Högom** till maskinisten O. Martelleur och omdöptes till **Selånger**.

Otto Martelleur råkade ut för bekymmer på sensommaren 1913, vilket Sundsvalls Tidning berättade om den 11 september. Tidningen skildrade under rubriken "En trevlig ångslupsförare" hur trafiken mellan Sundsvall och småsocknen Selånger sköttes av den lilla ångslupen, som paddlade sig upp och nerför Selångersån när det föll sig lägligt för "kaptenen" Martelleur. (I notisen kallades slupen felaktigt för **Högom**, som alltså var dess första namn.) Tidningen hade noterat att Martelleur verkade tycka lika mycket om inre väta som om det fluidum, vari hans oceanångare sköljde sin köl. Detta ledde till att han på en resa råkade i gräl med ett par medresande arbetare, och allt slutade med ett knivslagsmål.

Resultatet blev tydligen att ångslupen **Selånger** blev så beryktad att Otto Martelleur såg det nödvändigt att byta

namn på fartyget. År 1914 heter den nämligen istället **Karl** men gick vidare på traden upp till Selångersjön.

Hur länge ångslupen fanns kvar i Sundsvall och när hon kom till Falun har jag inte kunnat klara ut, men här ägdes hon som **Marieberg** i tur och ordning av Axel, Oscar, Helge och Ture Wallin.

Efter en olyckshändelse cirka 1960, då båten under vårustning kantrade på slipen och ägaren omkom (?) slopades **Marieberg**.

Arne Sundström

■■■ Båten **Marieberg** var mellan 1930-talet och 1960 hemmahörande i Falun och trafikerade sjön Runn. Hon ägdes i nämnd ordning av bröderna Axel, Oscar, Helge och Ture Wallin.

På vardagarna bogserades prämar och på helgerna gick **Marieberg** turer mellan Falun och folkparken vid sjön Tisken. Sista turerna där gjordes 1958 enligt Falu-Kuriren den 2 augusti 1984.

Båten kom ursprungligen från Sundsvall där den också byggdes 1904. Slupen trafikerade Selångerån under namnen **Högom–Selånger–Högom** och **Karl** men fick på Runn namnet **Marieberg**.

Marieberg skrotades i början av 1960-talet då en av ägarna omkom när båten rasade från slipen.

Anders Winter, Enskede

■■■ **Marieberg** som visas på sidan 22 i senaste numret av Läns pumpen byggdes år 1904 i Sundsvall. Hon hette då **Högom** och var motordriven. Hon blev sedan ångslup eftersom motorn inte fungerade. Därefter gick hon på Selångersån som **Selånger** och åter **Högom** och **Karl**. Hon såldes till Falun och blev **Marieberg** år 1914. Hon trafikerade Faluan mellan kajen och folkparken i Falun över Tisken. Hon slopades år 1962, då hon kantrades på slipen inför vårustning.

Men på vilket sätt hon slopades är inte känt.

Bilderna på **Högom** och **Selånger** i Lubrikatorn nr 4 1988 sidan 7 är identiska med Westins bild av **Marieberg**. Om hennes historiska uppgifter finns en kortfattad beskrivning på sidan 172 i boken "På Sjö och Älv – Ångbåtstrafiken i Dalarna" år 1972.

Robin Holmstedt

■■■ Även Bernt Fogelberg har hört av sig angående **Mariebergs** historik men med den skillnaden att fartyget finns med i inspektionshandlingarna som **Marieberg–Falun** med Axel Wallin som ägare redan 1916.

Redaktionen

Dunett havererad i Grekland

Gunnar Hedman efterlyser bland annat 7324 **Dunetts** öde. Mina anteckningar säger: "Gick den 10 september 1978 på grund i den grekiska övärlden sedan man fått roderhaveri. **Dunett**, som värderades till 250 000 kronor blev totalförlust. Vraket övertogs av grekiska staten."

I april 1979 såg Walter Nilsson i Piraeus en trälare med svenskt utseende vid namn l'Autre femme. Man kan väl inte helt utesluta **Dunett** ur diskussionen?

Krister Bång

**OBS! Stoppdag
för manus till
Frågor–Svar
–Kompletteringar
och Pennstumpen
den 1 februari 1990.**

Roald igen

I förra numret fick jag berätta lite om min uppväxt på 1940-talet i Bohuslän på Sotenäset. Bland annat om pappas inköpta fraktskuta **Bris** (omdöpt till **Roald**). Jag hade missförstått att pappa köpt båten från Kämpersvik, troligen såldes den dit. Båten hade använts som "isbåt" hos Karl Samuelsson på Hasselösund där pappa arbetade innan han skaffade båten. Den hade ovanligt stora luckor beroende på att man hämtade is i Gullmarn bland annat.

I mångt och mycket var M/S **Roald** lik **Boren** som var publicerad i Länsumpnen 1989:3 också.

När vi hade båten fanns

det fortfarande ett flertal skutor i Hovenäset, Fiske-tången, Kungshamn, Smögen, Hunnebostrand och Bovalstrand. Nu finns ingen kvar.

Sigge Bergh

Roald flyter än

Sigge Bergh förmodar i Länsumpnen 1989:3 att hans fars gamla **Roald** blivit upphuggen. Fel! Under namnet **Anne Mon** ägs hon sedan många år av Sture Holm, som vid det här laget torde ha lagt ned åtskilliga tusental timmars arbete på att rusta upp henne. Bifogade foto, taget den 26 augusti i år, visar **Anne Mon** i hemmahamnen Sigtuna.

Olle Renck



Roald är identisk med Anne Mon. Foto: Olle Renck.

Kompletteringar till registersidorna

4121 **Norman** blev **Saltburn** vid försäljningen till England, men när Rederi AB Arild övertog henne 1925 i Geestemünde från hennes engelska ägare Stelp & Leighton Ltd., London, hade dessa hunnit döpa om henne till **Petrostone**. Detta namn finns inte i några register men framgår av fartygets handlingar i riksarkivet.

4149 var inte svensk som **Sundet** utan dansk. Vid inköpet till Sverige fick hon namnet **Wiken** (med W).

4159 var ju franskbyggd, så hennes första namn stavades **Jean Maurice**. Det hade hon fått behålla även under sin norska tid före inköpet till Brantevik.

4160 stavades **Wanlock**.

4180 **Veggas** ex-namn var **Manor**.

4184 **Byfjorden** inköptes ju under andra världskriget, liksom en del andra skärgårdsbåtar, av Kustartilleriet. Efter privatiseringen återinfördes hon i fartygsregistret som **Burö** ex **Byfjorden**, men diverse pressuppgifter från tiden säger att hon

under sin militära tid hette (eller skulle döpas om till) **Skarpö**. Hur var det med den saken? Finns det möjligen fotobevis för vad hon hette?

Olle Renck

■■■ 4120 **Telefon** var ett fartøy på 36 br.t. med byggeår 1904(?) Regner med att detta er samme fartøy, har dessverre ikke tilgang lenger tilbake enn 1937. (C/S LIYW).

i37-i40 **Telefon** Sigurd Jansen, Drammen.

i45-i50 **Rabb** Øivind Hansen, Drammen (ommålt till 43 br.t.).

i51-55 **Rabb** Fritz Lippert, Svelvik (reg. Drammen).

55-64 **Rabb** Rolf Thore Lippert, Svelvik/Drammen.

64-75 **Rabb** Johan Juliusen, Svelvik/Drammen.

1975 strøket i flaggboken.

4140 **Rødøløven** ex **Roma**, **Amot**. Strøket i norsk register 1964 (C/S LMDS).

4150 **Teres** ex **Anna Kleppe**, **Anna**. Strøket i norsk register ca 1974 (C/S LHOO).

Arild Engelsen

Svar om fiskebåtspråm

Pråmen **Boabarge 7** som är submersible, med en längd 122 m, bredd 32 m, lastade tolv stycken gamla ryska trålare i Hamina, Finland och lossade i Santander, Spanien. Samtliga gick till skrot.

Operationen genomfördes av Fekete & Co, Tönsberg, Norge.

Lennart Sandinge

Vem vet om Kungsö

Vart har den lilla lastbåten SGMV/9551 **Kungsö** tagit vägen? Jag var med att rusta henne på Målarvarvet 1979 och sedan kom hon i fart i stockholmstrakten.

Våren 1980 bjöds hon till försäljning av konkursförvaltare. Såg sedan att hon hamnat som fritidsskepp på västkusten under namnet **Dolores**. Skulle vara roligt att veta var hon finns nu och gärna en aktuell bild.

Anders Winter, Enskede

Förlisningar

Jag söker upplysningar om två ångare som förlit på Hindens rev i Vänern, för att om möjligt identifiera resterna av ett vrak där.

Nora Bergslag strandade den 2 december 1906. **Philipstad** strandade den 16 oktober 1862.

Alla upplysningar av intresse, såsom foton, data om fartyg och maskin, sjöförklaring och eventuell bärgning.

Jag är även intresserad av foto och historien om Ivar Kreugers lustryacht. Den sjönk någon gång på 70-talet vid Lilla Orrholmen i Vättern.

Klas Andersson

Mossen 1240

53300 Götene

Telefon 0511-56010

Halmstadsfartyg

Är det någon som har uppgifter och kan berätta om halmstadsfartygen **Thor**, **Denia** och **Tylesand**? Vart tog de vägen?

Benny Andersen, Slöinge

DE OKÄNDAS BILDKAVALKAD



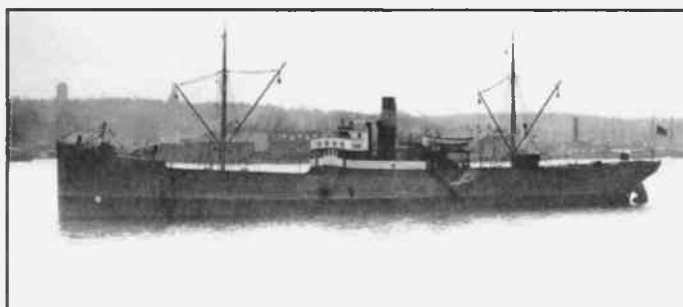
En liten okänd slup, möjligen i Strömstad.



Däckslast av gasolflaskor har denna båt, fotograferad vid Göteborgs Fiskhamn den 5 augusti 1963 av Bernt Fogelberg.



Mats Gustavsson undrar om någon känner igen detta vrak på ett vykort med motiv från Torekov, postat 1933.



Yngve har någon textat på baksidan av detta vykort som tillhör Tore Olsson. Vidare tips vore tacksamma.



Tore Olsson har detta vykort med en tremastare på väg ut från Ystad under segel.



Ännu en ångare, en finne med trälast. Kan det vara **Nurminen** undrar Lennart Petersson?



Okända skutor i Lysekil på vykort insänt av Gunnar Hedman. Kortet är poststämplat 1952.



Den första **Paddan** på väg mot Fontänbron i Brunnsparken. Båten kallades även **Baljan**. Vykort troligen från 1939.

Paddan – pigg femtioåring satsar på Lisebergslinje

av Bertil Söderberg

Den 15 juni 1939 gjorde den första **Paddan** sin jungfrutur som sightseeingbåt på Göteborgs vattenvägar. Det var en liten oansenlig båt med plats för åtta till tio passagerare. Ett halvt sekel senare är **Paddan** en av de största turistattraktionerna i Göteborg.

IDÉN TILL **Paddan** lanserades redan 1934 av en man vid namn Lars Andersson. Han försökte bland annat få direktör Hedén på Götaverken att intressera sig för projektet men fick inget gensvar. Ingen trodde på idén och ingen bank ville låna ut pengar till ett så "hoppöst" företag. Nedslagen av resultatet gav

sig Andersson in i affärlivet genom att starta en tidningskiosk.

Första Paddan

Sommaren 1939 förverkligades Anderssons idé med rundturer på Vallgraven – Hamnkanalen – Älven – Rosenlundskanalen. Det var Gunnel Mattsson och Per Valter Sandeberg med Scandinavia Resebureau, som startade **Paddan** i slutet av maj 1939.

Jungfruturen gick den 15 juni och numera nedlagda Morgontidningen skrev följande:

"Göteborg i vackert sommartid, men det ser faktiskt nästan vackrare ut än det är på denna kanalresa i miniatyr. I synnerhet Vallgravsdelen utmed

Kungsparken och Trädgårdsföreningen gör sig utmärkt från sjön, där man kryssar fram sicksack genom grönskan och färden genom stora hamnkanalen från Brunnsparken till älven ger denna berömda del av den Göteborgska stadsbilden på ett sätt, som inte kan överträffas."

Start och mål var förlagda till Kungportsbrons östra brotrappa, där Andersson (han med kiosken) sålde biljetter som revs ur ett vanligt nummerat biljettblock. Priset var en krona för den trettio minuter långa turen och möjlighet fanns att stiga på under färden för turister som bodde vid Hotellplatsen.

Intresset var från början stort och hela första sommaren körde man för fullt, vis-

Följ med "PADDAN"

på rundtur i Vällgraven och kanalerna via hamnen. Varje timma från Kungsportsbron, där biljetter erhållas i Turist-Kiosken.

SCANDINAVIA Bureau,
Arkaden. Tel. 13 93 99.

Enda annonsen år 1939 fanns i GT.

sa dagar både elva och tolv turer på kvällarna! Att succén var given visar att man endast annonserade en gång under sommaren 1939.

De första krigsåren

När sommaren kom 1940 mullrade krigets åskor utanför våra gränser. Ransonerings av drivmedel medförde att det inte blev så många turer denna sommar.

För att få skeppare till Paddan vände man sig till Sjömanshuset. På förmedlingen satt just då en kapten Folke Ödling som tillfrågades.

– Vore inte det här något för dig, Ödling?

– Det där var väl ett skämt, tyckte jag. Sitta och styra en sån där liten skrov!

– Du kan väl i alla fall tala med vederbörande.

– Ja, så träffade jag fru Mattsson och så blev jag skeppare på Paddan.

Folke Ödling återkom många säsonger som skeppare på paddorna.

Till sommaren 1941 inköptes en ny båt som blev döpt till **Vitsen**. Den köptes grå men målades vit sedan. **Vitsen** skall ha varit landets första gengasdrivna båt. Ödling och Sandberg hade det snärjigt med kolning och rensning av gengasagregatet men kunde i stort sett hålla tiderna. Sommaren var mycket vacker vilket medförde många resenärer och ofta bogserades den gamla **Paddan** efter **Vitsen** för att ge så många som möjligt plats.

Säsongen blev så lyckad att man beställde en större gengasdriven båt för leverans våren 1942.

Första "riktiga" Paddan

Det blev Karlssons båt och pråmvarv på Ringön som byggde den första "riktiga" Paddan som döptes till **Stora Paddan**. Gengasmotorn presterade 80 hk och certifikat fanns för sextiosju passagerare varav sextio hade sittplats.

En malör med låst roder inträffade på första ordinarie turen. **Vitsen** fick rycka in och bogsera nyförvärvet på premiärrundturen. Denna sommar började man

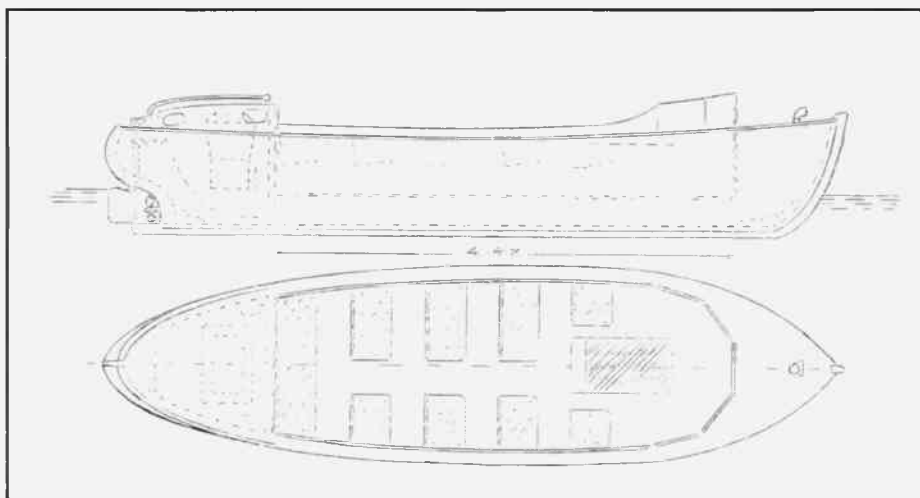
fotografera varje avgående båt. Efter turen, då fotografierna var framkallade, såldes de för 75 öre stycket.

Terminalen flyttades över från östra sidan av Kungsportsbron till nuvarande plats.

Säsongen 1944

Till sommaren 1944 beställdes den första specialritade paddan på Sjötorps Varv. **Nya Paddan** blev namnet vilket hon bar fram till 1952 då hon blev **Paddan 2**. Fram till numreringen bar båtarna bokstäver i fören som t ex N (**Nya Paddan**), G (**Gamla Paddan**) och J (**Jätte Paddan**).

Vitsen i förgrunden och Paddan vid den första "terminalen" på Östra sidan av Kungsportsbron. Bild ur boken "Göteborg staden vid älv och hav" (Wezäta).



Ritningen föreställer Paddans andra båt **Vitsen**. Den skall ha varit landets första gengasdrivna båt. Ritningen är från 20 juli 1940. (Från Ingvar Kronhamn.)



Det klassiska paddanfotot sitter i många familjealbum. Bilden kommer från artikelförfattarens album och året är 1946. Foto: Folke Fritzell.



Året är 1944 och **Nya Paddan** är vid Ringön för att bogsera pråmen, som nya terminalen skulle byggas på, in till Kungsportsbron. Foto från Paddan.

På det egna pråmvarvet på Ringön byggdes en pråm för terminalen. För att kunna bogsera in pråmen under de låga broarna fyllde man den med vatten. Väl på plats vid terminalen monterades all konstruktion upp som var över relingen.

Personalen fick fina utrymmen som kontor, fotolab, omklädningsrum samt verkstad under däck och serveringsbalkong på ovandäck. Serveringens specialitet var en stor räksmörgås.

Säsongen 1944 var således väl förbe-

redd. En bilderbok med rundturens sevärdheter hade tryckts och souvenirer inköpts. Tillskottet på personal var stort; man hade nu två stora båtar: **Stora Paddan** och **Nya Paddan**.

Turistströmmen ökar

En bit in på säsongen 1946 togs leverans av ytterligare en båt från Sjötorp. Förmodligen gavs den namnet **Jätte Paddan** som ändrades 1947 till **Paddan 3**.

Under vintern hade man utbildning av guider i egen regi och guiderna rekryterades från chalmeristerna.

Varvet på Ringön började bli trångt och med tanke på kommande båtbeställningar arrenderades 1947 ett större område längre upp på Ringön. Arbetet med det nya varvet igångsattes omedelbart. 1947 utökades flottan med ännu ett bygge från Sjötorp, **Paddan 4**.

Båten som blev **Paddan 5** beställdes av en som hade för avsikt att konkurrera om turisterna. Båten byggdes i Falkenberg men kunde inte få lämplig kajplats. För säkerhets skull inköptes denna båt.

År 1948 kunde så Paddan med sex båtar, inklusive ett nybygge från Sjötorp, **Paddan 6**, möta turisterna som ville se Göteborg från kanalerna och den sjudande hamnverksamheten i landets största hamnstad. Sommaren var ovanligt vacker och varm vilket givetvis gynnade Paddan.

Vid tioårsjubileet 1949 tjänstgjorde Paddans första och då enda kvinnliga guide Lena Manne.

Nya ägare

Den 10 november 1951 såldes Paddan till



Efter hamnturen går färden in i Rosenlundskanalen. Vid Skeppsbrokajen ligger fraktskutor på rad. Året är troligen 1944. Foto ur "Paddans bilderbok".



PADDAN

under 18 broar genom Vallgraven — Kanalerna — Hamnen

Ordinarie turer varje hel timma
Extraturer vid behov.
Färdtid: ca 55 min.

Pris: vuxna 2:75, barn 1:25

KONDITIONSERVERING
SOUVENIRER

PADDANS RUNDTURSBÅTAR
Kungsportsbron. Tel. 13 30 00

Annons från juli 1956.

Röda Bolaget. Man kallade företaget Paddans Båtbolag AB och Gundel Mattsson stod som redare. 1954 fördes bolaget över på Göteborgs Bogserings & Bärgnings AB.

På våren 1970 såldes Paddan till Red AB Göteborg-Frederikshavn-linjen i Göteborg, som drev trafiken fram till sammanslagningen av Stena och Sessan. Paddan var för liten och ej intressant för Stena och såldes 1982 till p/r CUJAB, Christer & Ulf Johansson AB, som än idag driver trafiken. Under Sessan-tiden utökades flottan med tre båtar: **Paddan 7** (1976), **Paddan 8** (1977) och **Paddan 9** (1978). I samband med sista nyförvärvet såldes trean och sexan till Västtyskland.

1986 inköptes sightseeingbåten **Run-dan** från Malmö av Paddanrederierna HB, ett bolag i CUJAB-gruppen. Båten fick namnet **Paddan Charter**. 1987 sattes båten i trafik mellan Göteborgs Maritima Centrum vid Lilla Bommen och Klippan i Majorna. Det blev tyvärr bara en säsong då underlaget ej var stort nog.

År 1988 inköpte Christer Johansson p/r i Göteborg M/S **Seaside** och gav den namnet **Paddan av Göteborg**. Ganska omgående återfick båten namnet **Seaside**. Båten ligger vid Packhuskajen och används som vandrarhem. Ett bra och billigt övernattningsalternativ vid göteborgsbesök.

Ny linje till Liseberg

Enligt planerna startar en ny linje från Slussen vid Drottningtorget via Fattighusån och Mölndalsån till Liseberg sommaren 1990. Det blir **Lisebergspaddan** som skall trafikera linjen.

Framtiden

Som nämnts startar Lisebergslinjen och planer på ytterligare en terminal vid **Viking** i Lilla Bommen är långt framskridna. Kungssportsbron kommer alltid att vara huvudterminal men en viss avlastning vid Lilla Bommen behövs eftersom antalet P-platser minskar i centrala Göteborg.

Start 1939	Pris: 1 kr.
Rekord 1955	165 000 pass.
1989	159 000 pass.
Turer per år	ca 2 300
Säsong	1 maj-15 sept
1989	Pris: 35 kr
1990	Lisebergslinje



Paddan 1 passerar Trädgårdsföreningen och skall strax gå under Slussbron varifrån den nya Lisebergslinjen skall utgå. Vykort från Per Ahlqvist samlingar.

Paddan båtarna

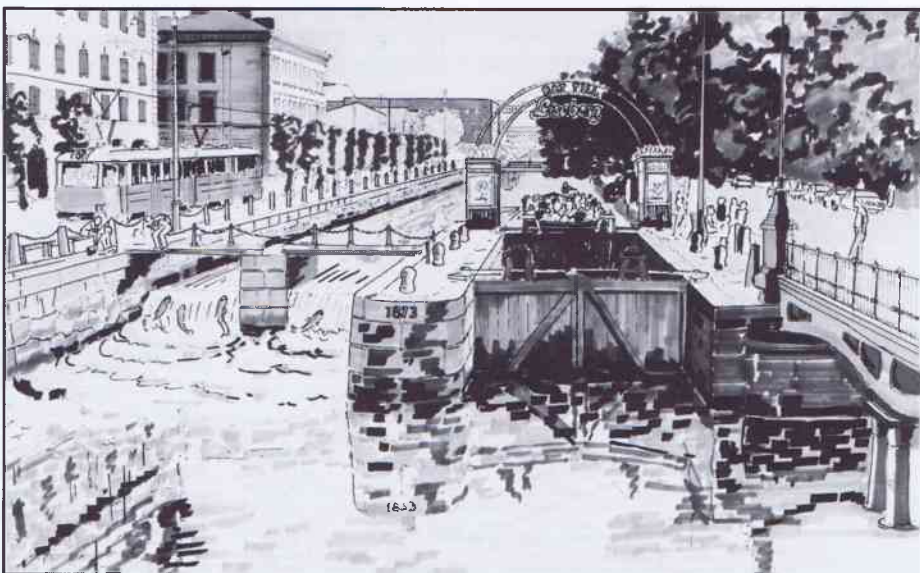
1. Paddan (1939-1943)

("Baljan") ex **Ulvesund II**. Byggt okänt år.
1939 Inköpt från Ljungskile av Scandinavia Resebureau. Passagerarcertifikat för 10 passagerare.
1941 Albin motor på 9 hk.

1943 Pc för åtta passagerare, motorn urtagen och omändrad till präm. Upplagd den 6 augusti, vidare öden okända.

2. Vitsen (1940-1949)

Byggt 1939 på Asperö.
1940 Inköpt av Scandinavia Resebureau. En Buick bensin-gengasmotor 50 ahk, 17 passagerare.
1944 **Vitsen** bogseras av **Nya Paddan**.
1946 Upplagd. **Paddans** Albinmotor insatt i **Vitsen**.



Slussen vid Drottningtorget blir start för den nya paddanlinjen till Liseberg som startar säsongen 1990. Teckning: Michel Simovits.



Paddan 6 passerar Lindholmens varv. 1978 såldes hon till Tyskland.

Foto: Krister Bång.

1949 Ej längre i trafik, nyttjades för privatbruk.

3. Stora Paddan (1942–1962)

Byggd på Karl Karlssons båt och pråmvarv på Ringön 1942 för Per-Valter Sandeberg. En Buick bensinmotor för gengas, 80 hk, 67 passagerare.

1947 Ny Penta Hesselman-motor, 70 ahk.

1951 Sald till Göteborgs Bogserings- & Bärings AB.

1952 Om döpt till **Paddan 1** och registrerad på Paddans Båtbolag AB (Röda Bolaget).

1954 Åter till Röda Bolaget.

1962 Sald och enligt uppgift sjunken omkring 1965 i närheten av Paddans Varv på Ringön.

4. Nya Paddan (1944–1969)

Reg.nr 8665. Byggd 1944 på Sjötorps Varv för Per-Valter Sandeberg.

Dim: 11,24×3,89×0,80 m. Brt: 10 ton.

En Buick bensinmotor för gengas 50 ahk (som suttit i **Vitsen**). 72 passagerare.

1946 Ny motor. Penta Hesselman, 70 ahk, 7 knop.

1951 Sald till Göteborgs Bogserings- & Bärings AB.

1952 Nytt namn **Paddan 2** och registrerad på Paddans Båtbolag AB (Röda Bolaget).

1954 Åter till Röda Bolaget.

1968 Tagen ur trafik och därefter upphuggen.

5. Jätte Paddan (1946–1978)

Reg.nr 8825. Byggd 1946 på Sjötorps Varv för Per-Valter Sandeberg.

Dim: 15,93×3,78×0,69 m. Brt: 12,5 ton.

En Penta-Hesselman motor om 140 ahk. 9 knop.

1947 Namnbyte till **Paddan 3**.

1951 Sald till Göteborgs Bogserings- & Bärings AB.

1952 Överförd på Paddans Båtbolag AB (Röda Bolaget).

1954 Åter till Röda Bolaget.

1956 Ny motor Scania om 135 hk.

1970 Rederi AB Göteborg–Frederikshavn-Linjen.

1978 Sald till ATG Alster-Touristik GmbH, Hamburg omdöpt till **Alsterschipper**.

6. Paddan 4 (1947–)

Reg.nr 8889. Byggd 1947 på Sjötorps Varv för Per-Valter Sandeberg.

Dim: 15,94×4,08×0,91 m. Brt: 14 ton.

En Penta-Hesselman motor om 140 ahk. 99 passagerare.

1951 Sald till Röda Bolaget.

1952 Överförd på Paddans Båtbolag AB (Röda Bolaget.)

1954 Åter till Röda Bolaget.

1955 Ny motor Scania 135 hk.

1970 Sald till Red AB Göteborg–Frederikshavn-Linjen.

1982 Sald till CUJAB, Christer & Ulf Johansson AB.

1989 Ny motor Volvo Penta.

7. Paddan 5 (1948–)

Reg.nr 8991. Byggd 1948 i Falkenberg för okänd beställare.

Dim: 14,8×4,20×0,91 m. Brt: 14 ton.

En Penta-Hesselman motor om 90 ahk. 98 passagerare.

1948 Inköpt av Per-Valter Sandeberg och fick namnet **Paddan 5**.

1951 Sald till Röda Bolaget.

1952 Överförd på Paddans Båtbolag AB (Röda Bolaget).

1954 Åter till Röda Bolaget.

1956 Ny Scania motor 135 ahk.

1970 Red AB Göteborg–Frederikshavn-Linjen.

1982 P/r CUJAB.

8. Paddan 6 (1948–1978)

Reg.nr 8992. Byggd 1948 på Sjötorps Varv för Per-Valter Sandeberg.

Dim: 15,96×4,06×0,90 m. Brt: 14 ton.

En Penta-Hesselman motor om 140 ahk. 104 passagerare.

1951 Sald till Röda Bolaget.

1952 Överförd på Paddans Båtbolag AB (Röda Bolaget).

1953 Ny motor Scania 113 ahk.

1954 Åter till Röda Bolaget.

1970 Red AB Göteborg–Frederikshavn-Linjen.

1978 Sald till ATG Alster-Touristik GmbH, Hamburg. Omdöpt **Fleetenkieker**.

9. Paddan 7 (1976–)

Reg.nr 12152. Byggd 1976 av L. Carlsson Produkter AB i Vänersborg, Nb 22 för Red AB

Göteborg–Frederikshavn-Linjen.

Dim: 16,5×4,22×0,90 m. Brt: 16 ton. 106

passagerare. En Volvo-Penta motor på 206 hk. Fart 9 knop.

1982 Sald till CUJAB.

10. Paddan 8 (1977–)

Reg.nr 12210. Byggd 1977 av L. Carlsson Produkter AB i Vänersborg, Nb 25 för Red AB

Göteborg–Frederikshavn-Linjen.

Dim: 16,5×4,22×0,90 m. Brt: 16 ton.

106 passagerare. En Volvo-Penta motor på 206 hk. Fart 9 knop.

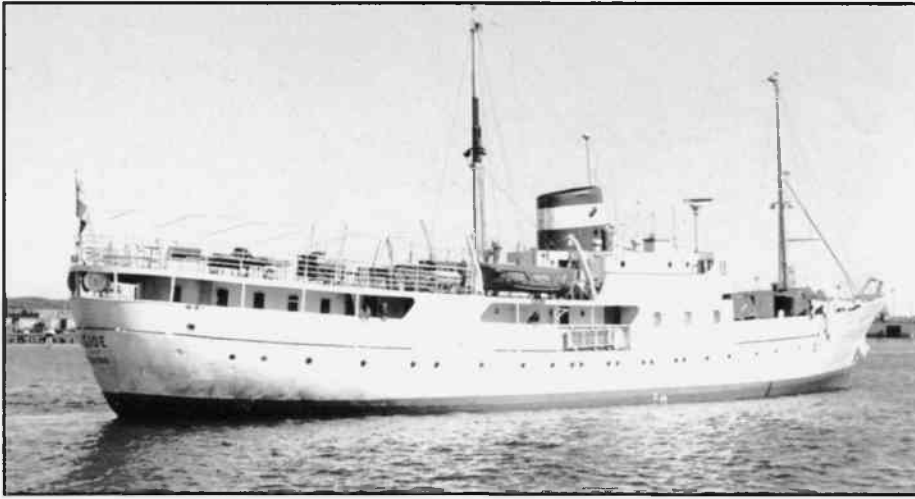
1982 Sald till CUJAB.



Paddan 9 är med sina 16 knop snabbast. Foto: B. Söderberg.



Paddan Charter i Lilla Bommen. Foto: Åke Tjell (GMC) 1988.



Seaside en udda padda som fungerar som vandrarhem. Foto: Krister Bång juni 1986.

11. Paddan 9 (1978–)

Reg.nr 12334. Byggt av L. Carlsson Produkter AB i Åmål, Nb 32 för Red AB Göteborg–Frederikshavn-Linjen.
Dim: 16,34×4,25×0,95 m. Brt: 16 ton.
106 passagerare. En Volvo-Penta motor på 260 hk. Fart 16 knop.
1982 Söld till CUJAB.

12. Paddan Charter (1986–)

(ex **Rundan**) Reg.nr 12921.
Byggt 1981 av AB Götaverken, Cityvarvet i Göteborg, för Rundan i Malmö AB.
Dim: 12,46×4,01×1 m. Brt: 12 ton.
71 passagerare. En Volvo-Penta 75 hk. Fart 7 knop.
1986 Inköpt av Paddanrederierna HB, Göteborg. Omdöpt **Paddan Charter**.
1990 Omdöpt till **Lisebergspaddan**.

13. Paddan av Göteborg (1988–)
(ex **Seaside** ex **Skogöy**) Reg.nr 13080.
Byggt 1953 på Drammen Slip & Verkstad, Drammen, för A/S Ofotens D/S, Narvik.
Dim: 50,26×8,10 m. Brt: 483 ton.
186 passagerare. En Nydqvist & Holm dieselmotor om 816 kw.
1983 Seaside i Göteborg AB.
1983 Ab Grundstenen 13496, Göteborg.
1984 Seaside i Göteborg AB.
1986 Kingscand AB, Mölnlycke.
1988 Christer Johansson p/r, Göteborg, omdöpt till **Paddan av Göteborg**. Omdöpt till **Seaside** inom rederiet.



Källor:
Per Ahlquist, Ingvar Kronhamn.
Paddanrederierna.



Böcker på frivakten



Liberator på dörjet. Foto ur boken.

Dörjet på Doggern.

Föreningen Allmoge Båtar, Sigvard Fjellson. 130 sidor, rikt illustrerad, häftad (100:–) och inbunden (150:–).

Boken ingår som nr. 62 i Föreningen Allmoge Båtars medlemskrift Träbiten. I början av året gav Föreningen Allmoge Båtar ut en bok som har stort intresse för de som intresserar sig för gamla kuttrar, såväl som arbete och liv förr, både iland

och ombord i kuttrarna. Boken är skriven av Sigvard Fjellson och behandlar tiden från 1884 till 1928 alltså drygt 40 år.

Den är illustrerad med många fina fotografier på gamla kuttrar, människor och miljöer. Bilderna är ofta tagna i slutet på 1800-talet och är av hög kvalitet.

I första hand är det makrillfisket på Doggers bankar som behandlas men man får också följa med i brev, dagboks-

anteckningar och noteringar från den tiden hur man tänkte, att man hade sina nära och kära i tankarna under det hårda arbetet till sjöss.

1903 fiskade i allt hundrafyrtiofem svenska fartyg 13850 tunnor värt cirka 650000 kronor, på den tiden en enorm summa.

I första hand är det kuttrar och människor från Gullholmen i mellersta Bohuslän som behandlas, men den som har intresse av hur man levde och verkade förr har mycket glädje av den väl genomarbetade boken.

I boken behandlas bl a navigation på den tiden, hur man dörjde, vad olika saker kostade och hur man var utrustad.

Verkligen en guldgruva för den båtintresserade, speciellt för den som intresserar sig för gamla kuttrar.

Själv har jag rötter i det yttersta havsbandet, men är född långt efter det stora fisket tog slut på Doggern, men här fick jag se hur mina förfäder hade det, vilket var mycket spännande och intressant. Det finns bara två ord man vill säga efter att boken är läst. Läs den!

Boken kan köpas genom insättande av beloppet på *Föreningen Allmoge Båtars postgirokonto: 20285-3* eller *bankgiro: 515-0016*. Adressen är: *Box 6046, Bassholmen 45106 Uddevalla.*

Sigge Bergh



*Svenska Lloyds motorfartyg **Gdynia** på väg mot Medelhavshamnar sommaren 1958. Foto: Dag Almén.*

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".