

LÄNSPUMPEN

35:—



KLUBB MARITIM



VÄSTRA KRETSEN

1991:4



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

Tidningen får citeras om källan anges.
För återgivande av signerade artiklar
och illustrationer erfordras dock
författarens och redaktionens tillstånd.

Redaktionens adress:

Länspumpen

Box 421

401 26 GÖTEBORG

Årsavgift 1992: 130 kr

Postgiro 81 57 68-7

Lösnummerpris: 35 kr

Årgång 20. Nummer 77 från starten.

ISSN 0281-4242

Tryckt hos Struves, Göteborg i 2 300 ex.

Färgrepro: Carlaförlaget, Lysekil.

Layout: Jan Johansson, Bertil Söderberg.

Omslagsbilden: Tankbåten **Kirsten** får assistans av gävlebogserbåten **Brage** till kaj i Gävle hamn. **Brage** är såld till Köpenhamn och har nu lämnat Gävle. Hon heter nu **Grane II**. Foto: Bent Mikkelsen.

Redaktionellt

I serien om Lundbybåtarna är vi nu framme vid bygge nummer 19 med dopnamnet **Södertälje Kanal**. Härmed har en tredjedel av båtarna som Lundby byggde avhandlats.

Det har framförts önskemål om snabbare avhandling, men det som hindrat är platsbrist och så författarens strävan att få med så utförliga beskrivningar av båtarnas historia som möjligt. **Södertälje Kanal** blir enda båt i detta nummer men i 1992:1 hoppas vi få med ett par tre stycken.

Fiskebåtar efterfrågas också av läsekretsen. I "Norgespecialen" var en artikel inplanerad men manuset uteblev tyvärr. I detta nummer har vi en artikel om trälare från Grundsund, vilken vi hoppas skall vara av intresse för er som gillar fiskebåtar.

Du håller i din hand årets sista Länspump. Vill du läsa "Pumpen" även nästa år, vilket vi hoppas på, ber vi dig använda bifogade inbetalningskort. Tyvärr har vi tvingats att höja priset en tia så för 130 kronor får du fyra Länspumpar 1992, och färg blir det i varje nummer också.

Redaktörerna

Innehållsförteckning

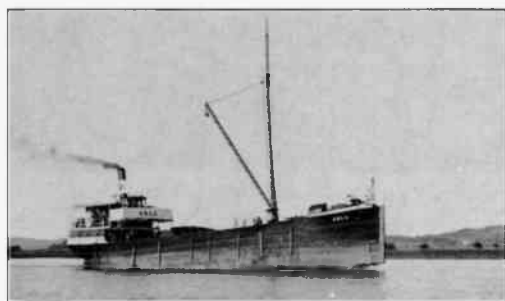
- 3 I Kölvattnet på en svensk.....Bent Mikkelsen
- 9 Bogserbåten Primus sjösattBertil Söderberg
- 10 Båtarna från Lundby.....Bertil Söderberg
- 13 Dansk skeppsbyggeri.....Gustaf Gustafsson
- 14 GrundsundsträlareKrister Bång
- 16 Frågor-Svar-Kompletteringar.....
- 19 De okändas bildkavalkad.....
- 20 Namnet Carlbom inom svensk trampfart.....
-Lennart Petersson
- 26 VykortshörnanRobin Holmstedt
- 28 Idefjorden en död fjord?.....Donald MacFie
- 30 Skolskeppet ElidaTerje Fredh

Till salu

NY VYKORTSSERIE nr 14

Begränsad upplaga

På många begäran ger Klubb Maritim Västra Kretsen ut en ny vykortsserie. Det är den fjortonde i ordningen och har som tema Sjöfarten på Vänern. Serien består av tio foton i format 10x15 cm och med uppgifter om fartygen. Fotona görs på styvt vykortspapper (ej plast). Serien delas ej. Pris: 45 kronor inkl. porto.



Serie 6-13 finns fortfarande kvar i mindre upplaga. Pris per serie inkl. porto 40 kronor. Lista kan beställas samtidigt med order på serie 14.

- | | |
|------------------------|--------------------------|
| 1. S/S Arla, 1896 | 6. S/S Lidköping, 1857 |
| 2. S/M Familien, 1869 | 7. S/S Regulus, 1919 |
| 3. S/S Ingrid, 1901 | 8. S/S Sigrid, 1889 |
| 4. S/S Karin, 1900 | 9. S/S Sonja, 1911 |
| 5. S/S Lars Erik, 1887 | 10. M/T Thuntank 8, 1962 |

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



Motvind och sjö i Kattegatt på resa från Kleipeda till Rotterdam. Kirsten är på 30 000 tdw och levererad från Kehrsen-varvet i Ukraina i januari 1991.

Dage i Danmark:

I kølevandet på en svensker – på vej mod Østersø-Sverige med norsk-flaget tanker

Text och foto Bent Mikkelsen

Nej, flaggan på Ullerupsvej i Aggersund var inte uppe i slutet av april 1991. Anledningen var enkel: flaggägaren var på resa och låg i stort sett i kölvattnet på den svenske resenären.

Historien börjar den 19 april då dansken hastade iväg till Skagen där den japanska radiofirman Furuno har serviceverkstad. Anledningen var att VHF-radion inte fungerade och det kan man inte leva med när man nu blivit van vid ljudet av Skagen Radio och andra. Reparationen tar ca 10 minuter och det stod inte i relation till de drygt 120 kilometerna fram till Skagen.

Well, sådant är livet av och till.

I Skagen skall jag också beundra **Pingvin** som har ett förflutet som fiske-logger i Vlaardingen och som är mycket aktuell i min lilla värld. Jag har just lovat göra en liten miniatyrbildning på biblioteket i min hemstad Løgstør. Den handlar om systerloggerten Edna som nu förlit i Stilla Havet. Utställningens smycke är en originalmodell av Edna som Utrecht som jag har lånat från Visserijmuseum i Vlaardingen.

Uppläggare

Vägen tillbaka till Aggersund går förbi Hirtshals och vad som var synligt där

är ju känt. Om de båda uppläggarna är att säga att **Luna**, som har Malta-flagg, knappast lämnar hamnen. Hon är ner-sliten. Ingen tanktopp och inga hjälpmaskiner finns ombord. Rederiet, som finns i Finland, har inga pengar och ITF måste lösa ut de fem sista sjömännen från Sri Lanka från fartyget. Haveristen **Trueton** (ex **Jotun**) har också problem sedan det gått upp för den norske ägaren att det blir för dyrt att reparera fartyget. Det sade profeten för länge sedan.

Norsk

Leca Nord, som antogs vara haverist,



Insegling till Oxelösund med assistans av bogserbåten Arctic Helios. I bakgrunden syns indiska Damodar Krishna lossa kol från Baltimore. Samtliga foton av Bent Mikkelsen.



Bryggan med filippinska Mario vid rodret och kapten Michel Emanuelson



Proviant levereras under gång från James. Bl a 130 handbrand-släckare, de ryska fungerade inte.



Sydgående i Stora Bält i klart väder med 28 000 ton olja och destination Oxelösund.



Aftonstämning i Oxelösunds hamn. Tankern har lättat efter att lossat 12 500 ton olja.

är frisk och i någorlunda fin form. Hon är inne för motorreparation, säger man hos Alpha-fabriken. Senast jag träffade på henne var på den norska ön Hareid i Sunnmøre i mitten av juli 1991. Hon var inne klockan åtta om morgonen för att lossa fyra "pakkasser", fem pallar styckegods och några rör. Efter en knapp timma fortsatte **Leca Nord**, som jag förlärde känna 1977-78 då hon två gånger i veckan hämtade Leca-sten i Skive vid Limfjorden till Norge. Tre containers på väderdäck har adresslappar: Tromsø, Honningsvåg och Leksnes.

Kommentar

Här slutar danskens resa i kölvattnet på svensken. Det kommer mer senare. Här kommer ett par kommentarer till observationerna i Sønderjylland.

Den härliga rariteten i Haderslev **Cap Sainte Marie** är ett artistnamn. I böckerna och i registren heter hon **Meteor** och finns t o m med i Lloyd's Index. Hon har en brokig historia. Byggd som den franska högsjöträlaren **Cap Sainte Marie** 1958. Hon kom till Danmark 1972 då hon köptes av minkfoderfabriken Lumino varvid trälaren fick fabriken namn **Lumino**.

Tanken var att hon skulle fiska för fabriken produktion. Succén blev måttlig och i mitten av sjuttioalet byggdes hon om till tankfartyg. Man höjde shelterdäcket och installerade tankar under och så i fart med fiskolja. Det gick ett par år men ekonomin var dålig bl a på grund av högt mätetal.



Trälaren Lumino i ursprungligt skick som högsjöträlare. Nu är hon upphuggen. Foto i Esbjerg 26 december 1973.

Upplagd igen i Esbjerg 1984 och där låg hon tills juni 1988 då hon bogserades till Haderslev.

Gråsten

Här händer inte mycket (!), skriver svensken om Skibsværft Tofte. Han är förlåten ty det han skrivet är av okunskap. Ett telefonsamtal till varvsägaren Svend Weiss idag – den 13 september 1991 – för att ta reda på hur många dockningar som gjorts i år ger vid handen: 54 fartyg har till dato dockats i Gråsten. Så det händer mycket på dessa kanter! Det har faktiskt under

flera år nu varit så att ett fartyg bara får reparerat det som är uppgjort i förväg. Inga extra arbeten. Det finns det inte tid till!

Men OK, det finns ett visst stillestånd i uppläggningsbuntarna utanför varvet. Per dags dato är situationen den att maskinen från **Jatile** har satts in i **Kajama**, det är också omtalat. De två andra fartygen, **Arro** och **Belinda Jo** skall skrotas tillsammans med **Jatile**, som har rost i tanktoppen. **Belinda Jo** har inga bottenplåtar efter en grundstötning utanför Sølvesborg. **Arro** har en knäckt krumtapp på huvudmaskineriet. Varvsägaren frågade varför jag ville veta. Jag talade om orsaken, den om svensken. Nåväl, sade Svend Weiss, **Lars Bager** dockades in den 19 april!

Nattresa

Som jag tidigare nämnt slutade min parallellresa tidigare den 19 april. Har en träff lördag morgon med en 30 000-tons tanker vid Grenå. Det är Terkolrederiernas **Kirsten** som levererades från Khersonvarvet i Ukraina i januari. Hon är hemma för första gången. Efter samtal med rederiet står det fullständigt klart att det inte går att ta bilder vid Grenå Lots. ETA är nu 05.30. Klockan är 15.00 fredag eftermiddag. Knappt en timma senare lämnar jag besked till rederiet: Jag följer med fartyget som är bound för Oxelösund och Gävle, så får det bli. Jag har nio fridagar i rad så beslutet är taget. OK, säger man på rederiet, lycklig resa! Jag måste trots det be dem sända ett meddelande till



Kirsten i en fin fotovinkel. Stora Bälts-lotsarna lånade sin båt till en foto-session i det sydliga Stora Bält i fint solskenväder.

kaptenen att jag kommer. Jag kan ju inte bara ställa mig på däck med bagaget i hand och säga: God dag, jag skall med.

Tidigt

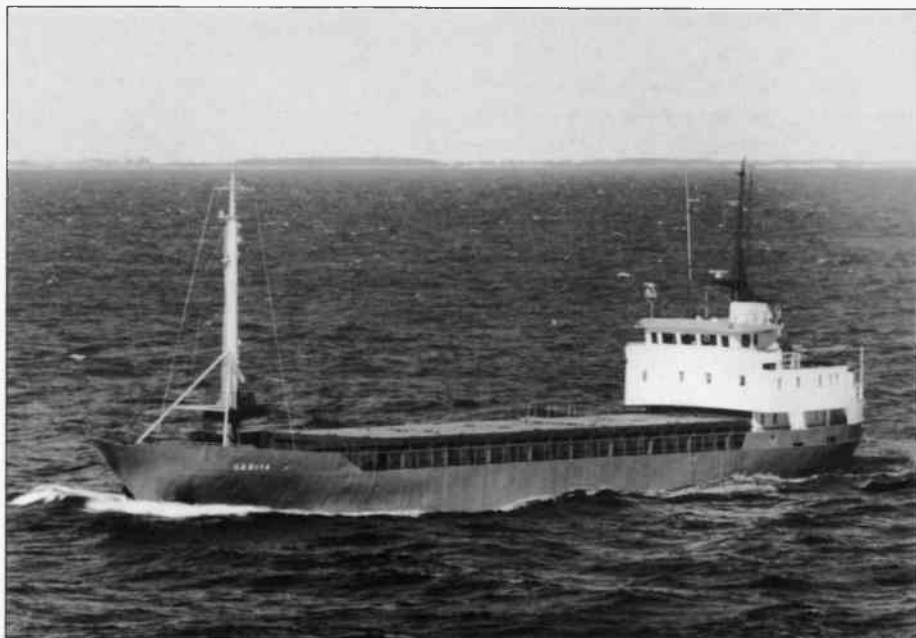
Talar med Grenå-lotsarna. Fartyget är framme 05.30 och det är när hon är vid lotsskiftespunkten som ligger nio sjömil utanför Grenå. Så för att vara säker, en och en halv timma tidigare... Det är kl 04.00.

Allt fortlöper planenligt. Står på tankbåtens däck 05.25 i den bästa morgonsolen som så smått lyfter sig över horisonten. Får en hytt, men har inte tid att utnyttja den. Här är mycket trafik på Led T. Första fartyg är **Sky Trader**, en NIS-tanker på väg från Århus norrut. Senare möter vi **Robert Mærsk** på utgående från Östersjön. Hon efterföljs av en bukett ryska fartyg, en stortanker med namnet **Brær**. Hon kommer från Stignæs, säger lotsen som hade henne på sydgående några dagar tidigare. Mer intressant blir det då vi senare kör ikapp **Larita** som är ett av Alvar Olssons senaste inköp. Hon har ett förflutet som **Egin** under dansk flagg så den är ju intressant. Och från bryggvingen och på passande avstånd blir fotona nästan bättre än skyfoto.

Förnödenheter

I Stora Bält kommer ex-landstigningsbåten **James** på utsidan med en mängd förnödenheter i alla storlekar som skall ombord. Överstyrmans hustru är också med så besättningen växer snabbt. Under tiden seglar **Larita** förbi oss men vi hinner ikapp henne senare så två chanser samma dag hör till ovanligheterna.

Kirsten stoppar upp på Korsörs redd



Alvar Olssons **Larita** på sydgående i Stora Bält. Hon bär St. Vincent-flagg och är byggd som **Egin** till ett partrederi på Bornholm.

där vi får tankfartyget **Tinka** på utsidan för bunkring. Operationen tar nästan fyra timmar så det blir middag i mässen och en välförtjänt middagslur – härligt.

Bortåt 16-tiden är vi på väg igen söderöver mot Spodsbjerg där grenå-lotsen skall i land. Vi kommer överens om att jag får låna lotsbåten som fotobåt för att ta **Kirsten** där hon ligger i härligt blått vatten med en molnfri himmel.

Första mötande fartyg är kämpan **Gallant Tiger** på 135 000 ton dw. Det visar sig att hon har ett förflutet hos Ugland-gruppen i Norge och i Sverige som **Onstad Trader**.

Så kommer lotsbåten och besättning- en utökas med tre personer. Det är kaptenens hustru och två barn som med

skolböcker under armen skall ut på en seglats.

Fotosessionen går fint. Den kostar förstås en flaska Gammel Dansk ur fartygets förråd till lotsbåten.

Sjöresa

Så börjar sjöresan till Oxelösund. **Kirsten** är lastad med 28 000 ton fueloil med särskilt lågt svavelinnehåll. Den kommer från Huelva i Spanien. Fartyget ägs av Terkol-Rederierna och seglar under norsk flagg i NIS-registret med Stavanger som hemmahamn. Besättningen består av fyra danska seniorbefäl: kapten, överstyrman, maskinchef och förste maskinist. Den övriga besättningen består av filippiner, 17 till antalet. Alla är – visar det sig – duktiga och mycket kompetenta och samvetsgran-



Bunkertankern **Tinka** på väg från **Kirsten**, som har fått 600 ton bunkers till ännu några veckors seglats.



Gallant Tiger på 137 000 tdw på nordgående. Hon har tidigare hetat bl a **Onstad Trader** med kontor – adress i Kungsbacka.



Överstyrmann Kaj Vistisen visar hustrun Lisbet radarns mysterier. Lisbet kom ombord med proviantbåten i Stora bält.



Tom tanker på nordgående M/T Braer, som lossat sin last i Stignäs – med lots ombord...

na. Och något som är viktigt: De är alla glada människor. De har en lite annorlunda hierarki än vad vi är vana vid här i Europa. Till exempel har lättmatrosen högre status än båtsman. Och varför är det så? Jo, lättmatrosen har fler taxi i fart hemma i Manila än båtsmannen!

Hela söndagen (21 april) tillbringar vi till sjöss. Söndag morgon vid Bornholms nordspets, vid middagstid över Hanö-bukten och det blir mindre och mindre att se till sjöss. Här håller alla fartyg långt ifrån varandra. Så det blir tid för att sova ut och gå på upptäcktsfärd i fartygets innandöme. **Kirsten** är av rysk standardmodell med plats för 43 mans besättning och 4 kadetter och med stort utrymme för fritidsaktiviteter.

Sverige

Vi är framme vid Oxelösund måndag morgon kl 01.15 och vi ankrar ca 15 sjömil utanför kusten efter anvisning av

lotsen. Förväntad avsegling mot land: nästa morgon kl 08.30.

Det kommer att passa. Kl 09.00 är lotssarna – det är två – ombord. Och 15 sjömil in till hamn med en lastad 30 000-tonns tankbåt tar tid. Det hinner bli middag innan vi är framme och har förtöjt. På vägen in får vi hjälp av **Artic Helios** och **Simson**. Vi får kajplats framför en indisk bulkcarrier vid namn **Damodar Krihna** på 78 900 tdw. Senare, och med fast grund under fötterna, konstaterar jag, att hamnen också inrymmer exdanskens **Majgard**, ett Sietasbygge från 1975.

Kirsten växer fram mer och mer ur vattnet nu när oljan pumpas iland. Hamnuppehåll är alltid hektiska. Det myllrar av servicefolk och leverantörer ombord. Två tankbilar levererar 68 ton smörjolja o s v. Vi skall lossa 12 500 ton av lasten här varför det blir en hel del diskussion om oljans temperatur. Den är 55° C som står angivet i lastpapperen men mottagaren vill helst ha 59° C...

Lossningen är avslutad strax efter midnatt (22-23 april) och vi avseglar kl 01.30 mot Gävle.

Vädret

Resan till Gävle gick i solsken och värme årstiden till trots. Faktiskt har solen skinit hela tiden från det ögonblick jag gick ombord, men i de danska farvattnen var luften kall trots solsken. På resan upp genom Östersjön var det t o m möjligt att promenera på däck i bara skjortärmarna.

Kirsten är framme vid Gävle angivning tisdag kl 19.00 och jag tror att detta är det enda ställe i världen som man kan ta VHF-en och ropa: "Gävla lotsar, Gävla lotsar kom hit..." Nåväl, den lots som kommer ombord hade hört vitsen förut. Vi hjälptes in till hamnen av bogserarna **Brage** från Gävle och **Starkodder** från Norrsundet. För en bogserbåtsfreak känns det ju fint att få en uppvisning alldeles intill sig. Speciellt då av **Brage** som jag tar en



Bogserbåten **Simson** trycker NIS-tankern **Kirsten** till kaj i Oxelösund för dellossning av oljelasten.



Filippinska besättningsmän igång med rutinarbeten till sjöss.

mängd fotos av. Både kapten och lotsen frågar mig oroligt varför. Och då jag förklarar att Københavns Havnevesen har eller överväger att köpa henne blir lotsen mer än förvånad. "Du är bra underrättad", säger han. Idag, i september, har København köpt **Brage** som nu dockar i Helsingør för att bli **Grane II**. Tack, Bente, för upplysningarna!

Förbud

Klockan är 23.00 när vi är klara för lossning. Vi skall ligga vid Granudden hos pappersfabriken Korsnäs där **Stora Korsnäs Link I** ligger inne. Senare ser jag att också åländska **Lillgaard** ligger inne med flis. Denna plats ligger långt från allting och här finns bara bassäng-er för trävaror så det enda man kan göra är att gå iland för att ta fotos av båten. Det gör jag också men blir uppläst av folk på kajen att här är det fotoförbud! Jo, sådant har man ju hört förr men jag får OK om jag håller mig till det egna fartyget.

Slutlossat kl 14.00 och ännu inget besked om vilken nästa hamn skall bli. Alla gissar på Ventspils eller Kleipeda i Estland eller Litauen. Vi avseglar 15.30 med beskedet att gå till Kleipeda för lastning. Spännande utsikter men också lite rädsla för ryssarna eftersom jag har hytten full med kamerautrustning och dyligt. Nå, det är 24 timmar till ankomst och kommer vi till kaj och får lasta omedelbart i Kleipeda kan jag trots allt vara tillbaka i Danmark på söndag i passande tid för att börja arbeta på måndag.

Litauen

Gömmar kameran i hytten när lotsen kommer ombord utanför hamnen. På denna sidan av Östersjön är vattnet brunt av skit ca 15 sjömil från kusten. Kaptenen har seglat stadigt på hamnen med ett systerfartyg och han har varskott om ett östtyskt vrak i hamninloppet. Sitter klar i hytten med fönstret öppet för att skydda bilderna. Det visar sig att vraket är DDR-shelterdeckaren **Rudolf Breitscheid** som i oktober 1988 missade utseglingen mot Rostock med 10 000 ton stål i lasten. Ryssarna bärgade förskeppet men bryggan och aktern står kvar och får nog lov att stå där som vågbrytare.

Svenskar

Hamnen i Kleipeda är en stor överraskning. Gigantisk och med fartyg efter



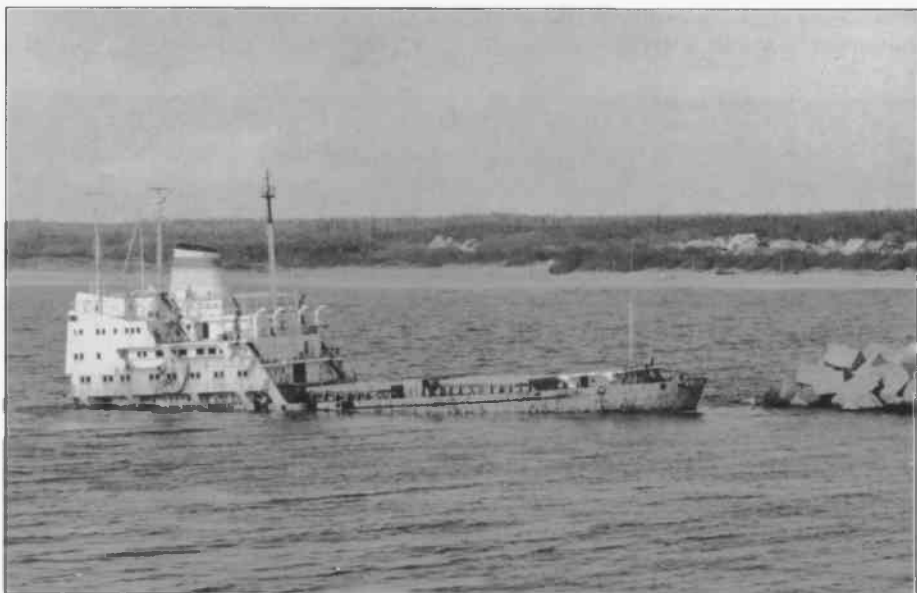
Bogserbåten **Starkodder** från Norrsundet, hjälper oss tillsammans med **Brage** in i Gävle hamn.

fartyg inne. Mest ryssar naturligtvis, men jag ser strax den grekiska bulkcarrieren **Global Jane** och för om henne svensken **Thalassa**. Lyckligtvis lägger vi till så att min hytt vätter ut mot inseglingsrännan så att jag kan fotografera från hytten. Det gör jag också då **Greifswald**, en av de stora järnvägsfärjorna på Mukran-linjen kommer in, och senare när svensken **Redonia** kommer. Jag missar dessvärre **Jens Munk** som kommer med potatis från Medelhavet. Vi möter senare hennes besättning på Sjömansklubben över en flaska champagne – farlig rysk champagne som många säger. Tankern **Elka Theresa**, belgiskägad i charter hos danska Her-

ning Shipping, avseglar från hamnen. Destinationen är Århus.

Det blir en hel dag vid kaj i Kleipeda ty oljan kommer i järnvägsvagnar från oljekällorna långt inne i landet. Det finns ca 7 500 ton i tankarna och ingen vet när resten kommer. Så vi drar åstad på utflykt till gamla stan som har förfallit efter 50 år av kommuniststyre. Ser ett sjöfartsmuseum vars prydnad är en modell av skolskeppet **Kobenhavn** som förläste 1928 med man och allt varvid över 100 personer omkom.

Under dagens lopp lyckas man få fram hela lasten, ca 25 000 ton svart olja, till **Kirsten** som strax efter midnatt lämnar hamnen med hjälp av två bog-



DDR-fartyget **Rudolf Breitscheid** som vrak vid inseglingen till Kleipeda. Hon gick på i en storm i september 1988.

serbåtar. Framför oss ligger en resa mot Rotterdam för order, men för skrivaren, kaptenens hustru och två barn slutar resan vid passagen av de danska farvattnen.

Dåligt väder

Upp genom Stora Bält får vi det sämsta vädret på hela resan. Vi är nu på nionde dagen och med omkring 1 500 sjömil bakom oss. Det är nordostlig kuling och kraftig sjö. Hustru och barn går i land i Spodsberg i rykande dåligt väder. Lyckligtvis är fartyget lastat så det är bara ca 2,3 meter från däck till

lotsbåten så det går att klara av.

Siste man är undertecknad som åker med till Grenå. Vädret är fortsatt tråkigt med stora sjöar som drar in över förskeppet. Tar foto av **Kronprins Harald** tidigt på morgonen och lite senare på norska **Coulant** som inte finns med i Lloyd's Index. Jag gissar på en finskägad konkurscoaster med ett förflutet i Mercandia-gruppen. Det visar sig vara riktigt.

Klockan är 10.30 när jag äntrar lotsbåten omkring nio sjömil utanför Grenå i dåligt väder. Detta är svårt eftersom jag kvällen innan fick några

gin och tonic för mycket under avskedsfesten ombord. Så mitt huvud är inte i allra bästa skick och då rakt inte när man tänker på nio sjömil i en liten lotsbåt med meterhöga vågor. Det gick men det var svårt men på det hela taget var det mödan värt.

Väl iland ser jag tillbaka på många rullar film och många fantastiska upplevelser i nio intensiva och viktiga dagar. Som journalist vid Söfart är det bra att komma ut i blåsväder och få lite saltvatten i huvudet. Det ökar förståelsen och gör det dagliga arbetet mer lätt och professionellt. ■

TILL SALU

Svensk sjöfart under 2:a världskriget NY. "Nautisk krigsdagbok"
Dessutom finns 19 häften och fem böcker som berättar om dessa år.

Lloyd's register 81-82 med 11 supplement
Lloyd's register 67-68
Lågt pris

Terje Fredh, Grängsgatan 16
453 00 Lysekil
Tel. 0523-104 21 bost
0523-104 21 arb
Fax 0523-120 03

KÖPES/BYTES

Lloyds Register A-Z, helst årg. 1922, -31, -38, -41 t o m -44, -88 och senare. Ev. byte med årg. -72 och -73 eller annan nautika.
C G Nyström, Havsbadsv. 42,
262 63 Ängelholm.
Tel. 0431-884 60.

Bogserbåten Primus sjösatt

Av Bertil Söderberg

Tisdagen den 18 juni lyftes **Primus** åter i sjön efter sex år på land vid Johannedal i Sundsvall.

Tack vare Medelpads Sjöhistoriska Förenings stora insatser har en värdefull kulturskatt bevarats åt eftervärlden. Vi har tidigare berättat om föreningens idoga arbete med renoveringen av **Primus**. Arbetet är långt ifrån klart. Man kommer säkert att hålla på i två till tre år till. Hittills har ca 70 m² bottenplåtar bytts ut och en ny propelleraxel inmonterats. **Primus** skall få ångdrift igen och därför har mycket fått nyttillverkas. Hon kommer dock att få en exteriör som är så snarlik som möjligt den hon hade som ångbåt.

Christer Christoffersson är projektledare ombord och han berättar:

– Ångmaskinen blir oljeeldad och den är ett kapitel för sig. Det var den sista som byggdes hos Sund AB på 30-talet. Maskinen är på 65 HK. Vi beräknar att **Primus** skall kunna göra sju knop, tror Christer.

Lars Pettersson är föreningens ordförande och han berättar:

– När **Primus** är klar hoppas vi

kunna göra utflykter från Sundsvalls hamn. Båten skall besiktigas för femtio passagerare.

Vi vill lyfta fram sjöfartens betydelse för Sundsvall. Staden hade aldrig blivit

vad den är utan ångbåtstrafiken. Om ett par år beräknar vi att kunna börja med turer och det ser vi fram emot.

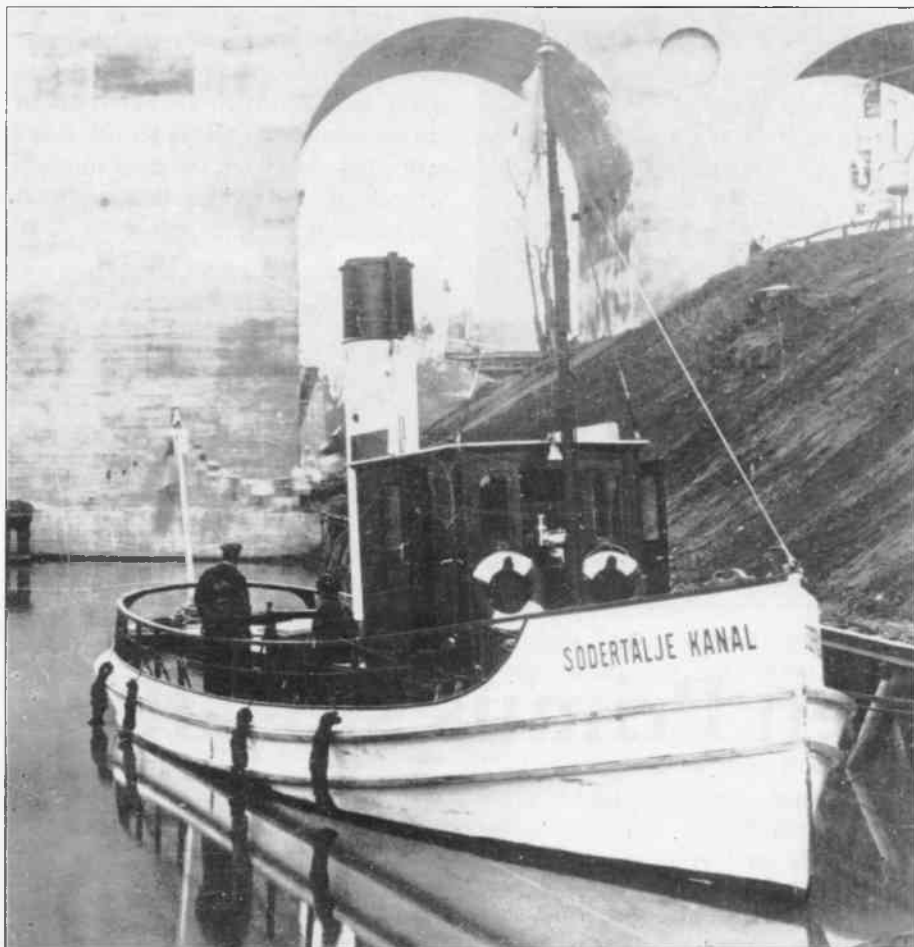
Länspumpens redaktion gratulerar och önskar lycka till i fortsättningen. ■



Efter sex år på land i Johannedal, får båtrenoverarna sin belöning: **Primus** ligger i sitt rätta element. Foto: Lars Pettersson, den 18 juni 1991.

Båtarna från Lundby

Av Bertil Söderberg



Södertälje Kanal vid sin arbetsplats Södertälje kanal i början av 1920-talet.
Bild: Fotopumpen.

Att Lundbybyggerna är seglivade har vi sett flera bevis på. Idag har de flesta bogserarna byggts om och liknar inte alls som de såg ut vid leveransen. Södertälje Kanal heter idag Bävern och är ett bra exempel på hur en bogserare från seklets början kan ha förändrats exteriört.

19. S/S Södertälje Kanal

- Byggd 1903/1904 av järn
- Dimensioner: 16,15 x 4,2 x 2,3 m
- Tonnage: 31 brt
- Maskin: En 2-cyindrig compound-maskin av Lundbys fabrikat om 120 ihk. B.n. 35. Byggd 1903.
- Ångpanna: Lundbys tillverkning, byggd 1903.
Ångtryck: 8,43 Kp/cm².
- Besättning: Skeppare, maskinist, matros och eldare

Beställaren Södertälje Kanal & Slussverksföretag i Södertälje mottog sitt nybygge Södertälje Kanal från Lundby år 1904. Båten skiljde sig något från varvets tidigare leveranser med sin styrhytt av trä, masten på fördäck samt brädgång på förkant istället för sedvanligt räckerk, vilket även det var annorlunda än Lundbys standard.

I vissa handlingar nämns båten först som Södertälje Kanal II och sedan Södertälje Kanal. Helt klart är att i varvlistan från Lundby Mekaniska Verkstad står hon som Södertälje Kanal vid leveransen. Här står även att hon byggdes 1904. I alla andra handlingar är byggåret 1903. Med all sannolikhet levererades hon 1904 och det förklarar nog årtalet i varvlistan.

En förklaring till II:an kan vara att Södertälje Kanalbolag redan hade en

bogserbåt med namnet Södertälje Kanal när nybygget från Lundby levererades. I handlingar från Uppsala Landsarkiv står en Södertälje Kanal omnämnd redan 1885.

1904, den 17 september, betalade man slutlikvid för ångaren Södertälje Kanal II till AB Lundby Mekaniska Verkstad. Eftersom det var brukligt att slutlikvid gjordes när en båt levererades, borde Södertälje Kanal (II) ha levererats detta datum.

När man sålde den äldsta bogseraren vet jag ej men Södertälje Kanal finns på utgiftsjournalerna 1906–1912. Om man menar den äldsta båten så skulle ju Lundbybygget ha hetat II:an men eftersom inte II:an nämns senare än 1913, så kanske den äldsta båten fanns med tills dess.

Undertecknad är tacksam för kompletteringar om båtarna.

Sin huvudsakliga arbetsuppgift var att assistera och bogsera fartyg på Södertälje Kanal samt som inspektionsfartyg på kanalen.

1919 stod Kungl. Södertälje Kanalverk som ägare, då man ansökte om passagerarcertifikat för bogserbåten. Vid besiktningen, vilken utfördes på Ekensbergs Varv i Stockholm, godkändes inte Södertälje Kanal för befordran av passagerare. Slutligen meddelade Kanalverket på våren 1921 att man inte längre var intresserade av passagerarcertifikat för bogserbåten.

Såld till Stockholm

År 1927 besiktigades Södertälje Kanal



Södertälje Kanal II på en delförstoring av ett vykort från Malte Eriksson. Likheterna är stora med båten ovan, bortsett från brädgången.



Thea i vinterupplag? i Stockholm den 5 mars 1963. Observera livbåten i stället ovanpå maskinkappen. Foto från Bernt Fogelberg.

och vid nästföljande besiktning, vilken utfördes i februari 1932, stod Mälarens Transport AB som ägare och båtens namn var **Thea**.

Några år senare övertogs **Thea** av Nya Murbruksfabriks AB i Stockholm. I besiktningshandlingar från 1937 fanns en besättning på **Thea** på fyra personer: befälhavare, maskinist, rorgångare samt kokerska. Att man hade en kokerska ombord vittnar om längre resor, förmodligen på Mälaren. På 1940-talet utökades besättningen med en eldare.

Ombyggd till motordrift

Motoriseringsvägen av ångbogserare på 1950-talet medförde även ombyggnad av **Thea** till motorfartyg. Man installerade 1952 en 2 cyl. 2 taks räoljemotor om 220 ahk av fabrikat Bolinder

Munktell. Något märkligt synes vara att beställaren av motorn var Stockholms Ångslups AB. Troligen var det Ångslupsbolagets varv som utförde motoriseringen och då beställde motorn i eget namn för **Thea**.

Åter till födelsestaden

Entreprenadfirman Bergschakt i Göteborg inköpte **Thea** 1966 och satte henne i fart med bl a bogsering av mudderpåmar. **Thea** utrustades för stor kustfart och man arbetade både på väst- och ostkusten bl a i Nyköping och Oxelösund.

I köpebrev av den 8 februari 1971 såldes **Thea** till Ringö Marin, Ove Christensson i Göteborg, för 20 000 kronor. Säljare var firman Byggdelar, Sixten Branding AB i Göteborg. Sixten Bran-

ding ägde även Entreprenadfirman Bergschakt, vilken tidigare ägde **Thea**.

Nytt namn blev **Britton** och man beslöt om att helrenovera den gamla damen från 1904. Det blev AB Gotenius Varv på Ringön som fick arbetet. En ny Volvo Penta motor typ TMD 120 A om 270 ehk inmonterades. Ett helt nytt däckshus byggdes och **Britton** försågs med brädgång samt ståldäck.

Britton sysselsattes i huvudsak med mudderpårbogsering runt Göteborg, men 1972 begärde man utökat fartområde, gällande 15 distansminuter från skyddad hamn, p g a den minimala arbetstillgången.

Den 17 april 1972 inregistrerades **Britton** i det svenska skeppsregistret och tilldelades nummer 11265 samt signalen SDMW.

Inköpt av Röda Bolaget

Såld den 22 oktober 1974 till Röda Bolaget för 350 000 kronor och registrerades på dotterbolaget Bogserings AB Stormking. Den lilla "hinken" till skorsten fick nu Stormbolagets blå-vit randiga band och bogserarens huvudsakliga arbetsuppgift blev bogseringar i Göteborgs hamn. Traditionsenligt bolagsnamn blev **Stormgirl**.

I slutet av 1970-talet, närmare bestämt den 29 mars 1978 registrerades alla Röda Bolagets bogserare på Broströms Rederi AB

På 1980-talet kom ägarbytena i en allt snabbare takt. 1984 i juli blev det AB Neptun Röda Bolaget och den 8 november hette bolaget Scan Tugs AB. 1987 den 22 december meddelades att startskottet 20286 AB (Röda Bolaget) stod som ägare.

Vid denna tid hade arbetsuppgifter-



Ett vanligt arbete för Thea var bogsering av mudderpåmar. Foto: Bernt Fogelberg den 19 maj 1966.



Man kan inte känna igen gamla Thea på Krister Bångs foto från Smögen den 18 juli 1973.

na för de mindre hamnbogserarna minskat markant. Stormbolaget hade inte längre bruk för sin "Stormflicka" så hon utbjöds till försäljning.

Till Uddevalla

Den 31 augusti 1988 inköptes Stormgirl till Uddevalla av Dyk & Sjötjänst i Uddevalla AB från Röda Bolaget. Den nya ägaren döpte om bogserbåten till **Bävern**. Namnvalet var passande för firmans verksamhet med sjöentreprenad. **Bävern** är ju en duktig vattenbyggare och det fick nyförvärvet heta. Man köpte även prämen Stormking 223 samtidigt.

Firmans verksamhetsområde är runt kusten med tonvikten på Västkusten och Vänern. Dykjobb och grundläggningsarbeten för kajer samt bogsering av prämar och nedläggning av kablar och ledningar har man specialiserat sig på. Förra sommaren lade man ut en vattenledning för Lysekils kommun mellan staden och Skaftö.



Åttiosju år efter leveransen ser hon ut så här. **Bävern** är namnet och hemorten Uddevalla. Foto: Krister Bång den 2 november 1988.

Bävern är i mycket fint skick så den gamla Lundbybåten tycks ha framtiden för sig.

Källor:
Malte Eriksson
Bernt Fogelberg
Hans Peter Karlsson, Dyk & Sjötjänst AB
Sjöfartsinspektionen, Göteborg

LODSKOTT

Skröner: Joel Genell

Illustrationer: Göran Werner

Joel Genell, författaren, sjökaptenen, har varit till sjöss så gott som oavbrutet mellan åren 1916 och 1944, ombord på segelfartyg, ång- och motorfartyg. Han har varit med om det mesta som sailor.

Sjömanslivets slit har fastnat i minnet, liksom glada stunder med kamrater och vänner, ombord och i hamn. I skrönerna bjuder Joel Genell generöst på sin fantasi, berättarkonst och salta humor.

Gösta Werner, marinmålaren, sjökaptenen, har med dubbel yrkesskicklighet visualiserat sjömanslivet. Han har en sär egen förmåga att fånga ögonblick, situationer, till sjöss och i hamn, varvid det ofta krävs snabb uppfattningsförmåga och säker blick för det karaktäristiska.

Gösta Werners illustrationer är starkt präglade av realism, allvar och yttre dramatik. – I hans bilder finns hans sjömanshjärta och det slutar aldrig slå.

Gör din beställning på postgiro: 439 50 28-6
Klubb Maritim Västra Kretsen så sänder vi boken.
Pris: 160:– inkl. emballage och porto.



SKEPPET INGENTING

av Walter Nilsson

En morgon när innevånarna i den vackra staden Helsingborg tittar ut över sitt älskade Öresund, havsmotorvägen genom stan, ser de ett grått fartyg med vita master och rödbetssaftsfärgade bommar stå på grund utanför Fria Bad.

Det visar sig att fartyget är manlöst, namnlöst och ägarelöst. I dess lastrum finns DÖDEN i form av giftiga kemikalier och radioaktivt avfall.

Med detta som utgångspunkt berättar Walter Nilsson en spännande historia om gamla skorvar, samvetslösa redare, fifflande politiker, strålning, död och vanligt folks oro och ilska.

I Skeppet Ingenting berättar Walter Nilsson om vanliga människor. De människor man möter nära hamnar, i hamnar och på fartyg i kuststäder: hamnarbetare, sjömän, lot-sar, fiskare, båtmän. Människorna är skildrade med mycken humor och mycken kunskap.

Gör din beställning på postgiro: 439 50 28-6
Klubb Maritim Västra Kretsen så sänder vi boken.
Pris: 178:– inkl. emballage och porto.



Danskt skeppsbyggeri när det är som bäst

Av Gustaf Gustafsson



Fulton på ingående till Skärhamn med studenter under ledning av Olof Hasslöf i början av 1970-talet. Foto: Egon Haglund.

När jag går igenom mitt arkiv om gamla segelfartyg, så stannar jag närmast för tremastskonaren *Fulton*, som år 1923 hörde hemma i Barsebäck i Skåne, och ägaren var då kaptenen Karl Johnsson i Barsebäck.

Fulton är byggd 1915 i Marstal på Aerö i det fynska ö-havet av den kände skeppsbyggmästaren G. L. Johansen, och fartyget blev en god representant för danskt skeppsbyggeri. Hon var 86,6 fot lång, och mätte 170 dwt. Fartyget

var en typisk marstalskonare, och man kan tillägga att hon var jaktformad och från början riggad som tremastskonert.

Jag har själv för många år sedan besökt museet i Marstal och haft nöjet att få ta del av såväl ritningar som specifikationer, och t o m loggböcker från *Fultons* resor under dansk flagg 1920–1923. Det lär finnas en bok som heter "Skonerten *Fulton* av Marstal" som beskriver *Fultons* öden från sjösättningen till slutet som museifartyg.

Bland det första som hände vid sjösättningen var att vattenståndet var så lågt att skutan blev kvar på bädden och måste dras i sjön med påföljd att en del av bordläggningen blev skadad.

Vi som var relativt unga i början av 1920-talet har ju hört talas om att det var dåliga tider för den mindre segelfartygssjöfarten. För att då bättra upp det hela lät kapten K. Johnsson år 1925 sätta in en 38 HKR:s Skandiamotor i skutan. Det skedde hos Gustafsson & Söners Varv i Landskrona.

Så långt jag har kunnat forska i *Fultons* olika öden, så såldes tremastskonaren *Fulton* 1936 till bröderna Karl Ivar och Gustav Evert Andersson i Skärhamn, och skutan stannade i familjens ägo i 24 år, tills hon 1960 såldes till Ålborg i Danmark.

Det skulle säkert vara mycket mera att skriva om detta härliga fartygs resor på haven, i både med och motvind. ■

Ny bok!

PÅ RÅÅSEGLARNAS TID

– 176 s, 112 sv/v bilder, reg, ordförkl. Pris: 175:–

– Gillar du havet, måste du läsa denna bok! Den handlar om sjömännen från Råå, om deras fartyg och den särpräglade miljö som omger dem.

Författaren, Jan Davidsson, har på ett suveränt sätt speglat rååseglarnas vedermödor och glädjeämnen (Helsingborgs Dagblad).

– Det är en kunnig ciceron som med ett ganska sparsamt, koncist språk låter oss möta människor och miljöer som känns oändligt mer avlägsna än den fysiska tid som ligger mellan oss och dem. Boken med den elegant dubbeltydiga titeln dokumenterar skeppskulturen, människorna och deras villkor.

Annå en bit faller på plats om hur det verkligen var. På Rååseglarnas tid passar fint in i skeppsbiblioteket (Göteborg-Posten).

Från samma förlag:

• **Berömda skepp** (briggen Galathea, barkskeppet Sigyn, fullriggaren Transocean och fyrmastbarken C B Pedersen). 84 sid, ill, reg, ordförkl. Pris: 165:–

• **I sjöfartens tjänst** – Ahlmarks 1917–1987. 116 sid, ill, GA, diagram, tabeller reg, ordförkl... Pris: 160:–

• **Thunbolaget 1938–1988**. 84 sid, rikt ill, GA, diagram, tabeller, reg, ordförkl. Pris: 130:–

Alla priser inkl. emballage och porto!

FÖRLAG TRIANGELN

Brödragatan 1, 412 74 Göteborg.

Best. tel 031-40 28 10, postgiro 453 22 14-6

Jan Davidsson

Grundsundstrålare

Av Krister Bång

Ibland får man frågor från läsekretsen att ta upp i Läns pumpen. En läsare hade hyrt i Grundsund 1970 och ville veta vart fiskebåtarna som hörde hemma där då finns nu.

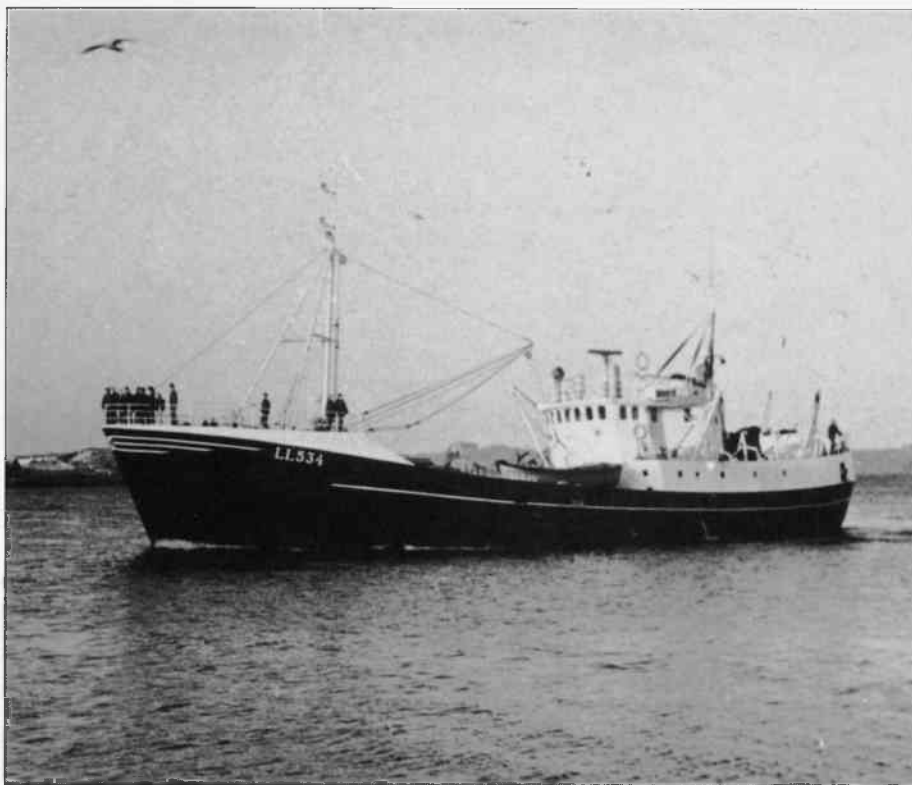
1970 fanns sju trålare hemma på Grundsund. Flottan var mycket modern med fem ståltrålare byggda på 60-talet och två lite äldre trätrålare. De sju trålarna var **Bovik**, **Hermanö I**, **Ingo**, **Singö**, **Skaftö**, **Skogland** och **Viking**.

Först att lämna Grundsund blev **Ingo** (LL 534). Denna stora ståltrålare, hon var 37 m lång, byggdes 1966 i Hommelvik i Tröndelag för Gunnar Karlsson och Ingemar Johansson i Grundsund. Man behöll sin båt till den 24 september 1971 då hon såldes till Torshavn på Färöarna, där hon fick heta **Kallsevni**. I maj 1976 såldes hon till Ålesund i Norge varvid namnet ändrades till **Havskjer**. Mellan oktober 1979 och i februari 1980 gjorde hon ett mellanspel i Penzance i Cornwall men återkom sedan till Ålesund. I maj 1981 köptes hon till Hellesøy, behöll Ålesund som hemort men ändrade namnet till **Sælodden**.

I december 1972 försvann **Bovik** (LL 504) till Västtyskland. Hon var dock född i Östtyskland 1962 där hon byggdes i Brandenburg för Fiskebäck under namnet **Tor-ön**. Det var 1966 som Per Uno Larsson m fl i Grundsund köpte henne och gav henne namnet **Bovik**. Sedan 1972 hör hon hemma i Bremerhaven där hon lystrar till namnet **Ursel**.

Nästa trålare att lämna Grundsund var **Singö** (LL 533). Denna ståltrålare var ett seriebygge från Rosslau/Elbe årgång 1967. Hon byggdes som **Singö** för Roland Ivarsson m fl på Grundsund och såldes alltså i juli 1973 till Hirtshals i Danmark där hon fick behålla sitt dopnamn. I november 1978 kom hon tillbaka till Sverige och slog sig ner i Fiskebäck. Det var ett fiskelag bestående av fem personer som enades om att trälaren skulle få namnet **Vingasand** av **Fiskebäck**. Man fick dock ingen längre glädje av nyförvärvet. Den 22 april 1979 kolliderade hon i dimma utanför Karlskrona med lidköpingsfartyget **Thunpall I** och sjönk.

1973 lämnade också det äldsta farty-



Den stora **Ingo** var nybyggd till Grundsund 1966 och blev orten trogen tills 1971. Foto: Johnsen.

get i församlingen Grundsund. Det var **Viking** (LL 172). Hon var byggd 1939 i norska Risør som **Viking** av Nordkoster. Mitt under brinnande världskrig såldes hon i april 1943 till Falkenberg. Där stannade hon ända fram till oktober 1965 då Gustav Egon Sörensson

m fl i Grundsund fick syn på henne. I Grundsund stannade alltså **Viking** till oktober 1973 då hon kom till Bohus-Björkö och fick sitt dopnamn utbytt mot **Enskär**. Sedan gick det snabbt. Redan i mars 1974 befann hon sig i Brantevik med namnet **Mariana** för att



Bovik hörde hemma på Grundsund mellan 1966 och 1972. Foto: C. G. Nyström.



Singö i Västervik den 4 april 1973 fotograferad av Lennart Karlsson.



Viking av Grundsund på Smögen den 12 augusti 1971. Foto: Krister Bång.

från juni samma år få hemort i Varberg som **Bore**. I oktober 1977 blev hemorten Trälövsläge och namnet **Solvåg**. I mars 1985, slutligen, flyttade hon till Sandhamn i Blekinge och blev **Tinny**. I december 1987 rapporterades att fartyget upphuggits.

I januari 1974 sålde Allert Karlsson sin **Skaftö** (LL 580) till Sæby i Danmark. **Skaftö** var en trålare som byggdes i en lång serie hos Ernst Thälmanns Varv i Brandenburg. **Skaftö** levererades ny till Grundsund i november 1961. Som dansk fick trälaren namnet **Anna Vanggaard**. 1977 ändrade hon namn till **Middel-Bank** fortfarande med Sæby som hemmahamn. Sedan gick det utför med fartyget. I mars 1980 rapporterades hon såld inom Sæby och med namnförändring till **Gerda Grenius**. Hon användes inte mer till fiske. Motorn togs ur och man väntade på beskedet att hon skrotats. Men sådant besked kom inte. I stället fördes hon till Struers Skibsværft för fullständig ombyggnad till stand by räddningsfartyg. De nya ägarna, Esbjerg Vagtskibsselskap, döpte sitt nyförvärv till **Esvagt Echo**. Efter ombyggnaden betraktades fartyget som nybyggt.

I november 1974 lämnade så den andra träbyggda trälaren Grundsund. Det var **Hermanö I** (LL 302) som då såldes till Bovallstrand. Hon fick där sin distriktsbeteckning ändrad till UA 302 och är idag det enda större fiskefartyg som har kvar UA (Uddevalla). **Hermanö I** är ett hälsöbygge årgång 1950. Hon byggdes för Dyrön med namnet **Zaron**. Elva år senare kom hon till Mollösund och fick det passande namnet **Måseskär**. I april 1964 blev hon hönbåt med namnet **Höiland**. Året därpå blev hon **Lisona** av Stocken.



Skaftö var liksom Bovik och Singö en av alla de östtyskar som byggdes för Sverige. Foto: Krister Bång den 13 juli 1970.



Hermanö i Göteborg i maj 1974. Foto: Krister Bång.



En av alla de *Skogland* som hört hemma på Grundsund. Foto: Krister Bång i juni 1974.

Sedan 1966 har trälaren burit namnet **Hermanö I**. Det var då John Kvarnberg i Grundsund köpte henne.

Sist ut av 70-talisterna blev **Skogland**. Hon försvann i februari 1977 till Nagu i Finland och fick namnet **Mia**. Och där finns hon kvar än. Det var i oktober 1960 som **Skogland** kom hem till Grundsund från byggvarvet i Amsterdam. Under hela grundsundstiden ägdes hon av Eskil Karlsson.

Ja, detta var en ögonblicksbild från 1970. Det har senare funnits många andra trälare i Grundsund men det är, som Kipling sade, en annan historia. ■

Frågor–Svar–Kompletteringar



Bogserbåtsfråga

Från Robin Holmstedt har redaktionen fått ovanstående foto med fyra bogserångare vid Skeppsbron i Göteborg. Nu undrar både Robin och vi vilka båtar det är.

Längst till vänster ligger **Tyr** vilket tydligt går att läsa på livbojarna. Sedan kommer **Axel** men vilken **Axel**? Bandet runt skorstenen är inte likt Röda Bolagets och inte heller styrhytten i trä liknar göteborgsbogserarnas. Båt nummer tre har ett skorstenmärke som vi inte kan

identifiera, men det har funnits i Göteborgs hamn vilket ett annat foto ger bekräftelse på. Den sista båten är med all sannolikhet Adolf Bratt & Co:s lilla **Carin**. Tisdmässigt är fotot taget mellan 1914 och 1922; S/S **Bohuslän** byggdes 1914 och Frihamnen samt Träpiren var klara 1922. **Bohuslän** syns bakom Bratt-bogserarens skorsten vid Stenpiren.

En nöt att knäcka för bogserbåtskännarna. Sänd in ditt förslag eller din identifiering till redaktionen.

Dokumentation av seglare och motorseglare

Klubb Maritim i Västervik håller på med att dokumentera segelfartyg och motorseglare. Sedan mer än 50 år tillbaka har undertecknad samlat tidningsklipp och vi räknar med att det kommer att bli tio samlingspärmar med A4-sidor. I första hand är det bilder och datauppgifter vi är ute efter, men även skildringar och berättelser av personer, som seglat far-

tygen. När samlingen är färdig skall den skänkas till Klubb Maritim. Kanske kan en eller annan forskare i framtiden få nytta och glädje av den.

Samtidigt vill jag vädja om gamla exemplar av såväl Länsumpen som Båtologen. Kanske finns det medlemmar i Klubben, vilka kan avvara sådana.

Med vänlig hälsning
C. O. Alm
Odelmarksgatan 13
593 34 Västervik

Registersidorna 11001–11100



11026 Veritas IX · Registreradaktör: Krister Bing

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		
11001	Ms	DELFIN III	1964	Huddinge	34	32	1968	
11002	Ms	FARJA 61/218	1960	Vaplan	130	62	1968	1976 Statsskepp
11003	F	VINGAFORS ex STENSKAR, Sonja Irene, Kristian Boel, Marius Boel, HEMLAND	1968	Raudeberg	168	67	1968	
11004	B	KARLSHAMN	1968	Amål	245	0	1968	
11005	B	TIGER ex MICO, ST-479	1944	Beresford	154	50	1968	
11006	Ms	SANDSKAR ex BELLMAN 2, FORSMAN 7, MARITANIA	1950	Nacka	22	17	1968	
11007	Ms	Lady Caribe ex Kueholm, Chr Hansen, Birthe Björn, PETRA, NINA, Peter Saxberg	1956	Hamburg	417	206	1968	1981 S Da
11008	Ms-F	BALTIC ex IRMGARD, ARAN	1907	Fevig	24	13	1968	
11009	Ms	TURISTEN ex STANKAN, TURISTEN	1914	Kristinehamn	24	10	1968	
11010	B	GARPEN	1954	Stockholm	133	31	1968	
11011	Ms	DELFIN X	1966	Huddinge	40	27	1968	
11012	Ss	Kishti Noor ex MONTROSE, ArieT	1954	IJsselmonde	2054	757	1968	1974 S Pa. Upphuggen 1977 Gadani Beach
11013	F	ZAIMA ex RIGEL, POLAR, TIMOR II	1968	Rosslau	164	70	1968	
11014	F	RON ex Vestfart, MEISSEN	1968	Rosslau	164	70	1968	
11015	Mt	Razanac ex BIA, FENIX	1968	Falkenberg	499	351	1968	1972 S Yu
11016	Ms	Bent-Nette ex Nico Bro, CAROLINA, MILTON, Martin Engbjerg	1957	Hirtshals	43	18	1968	1970 S Da
11017	Mt	SEFIR ex SAFIR, SINVIK, TANKBRIS, BP 26, Mil 26	1954	Hamburg	449	176	1968	1981 Strandad Öland. Upph Göteborg 1982
11018	Mt	NETTAN ex ÖRNEN	1946	Kristinehamn	31	14	1968	
11019	Ms	Frio Aegean ex Pisang, ACONCAGUA VALLEY	1968	Abo	9611	5327	1968	1981 S Sg
11020	Mt	EMMA MARIA ex MINEBON, ÖJELAST, ESSOMARIN 4	1928	Marstrand	33	12	1968	
11021	Mt	ISIDOR ex RAN, ESSOMARIN 8	1929	Marstrand	22	8	1968	
11022	Mt	RAN ex ESSOMARIN 9	1930	Marstrand	23	7	1968	
11023	Mt	TIAN ex ESSOMARIN 10, PRATT VIII	1930	Marstrand	21	7	1968	
11024	Mt	SAGALILL ex SAGA AF ÖCKERÖ, SJÖBJÖRN III, ESSOMARIN 16	1950	Sölvesborg	37	13	1968	
11025	B	OLOFSFORS	1918	Karlstad	47	0	1968	
11026	Mt	VERITAS IX	1906	Risör	23	12	1968	
11027	OB0	Maritime Eagle ex FRANS MALMROS	1968	Innoshima	60536	41074	1968	1977 S Pa. Upphuggen 1982 Taiwan
11028	Mt	Rask ex SNACKAN	1896	Göteborg	38	16	1968	1969 S No
11029	Ms	SUNNAN	1968	Östhammar	93	46	1968	
11030	Ms	Queen Sea ex Fayza Express, Fayza, Shoukrallah/ /Acrux, Syria, MERZARIO SYRIA, SCANDIC	1968	Kalmar	1068	475	1968	1978 S It
11031	Ms	Victory River ex Ping Chau, Asia Pacific, ANDROS, FERMLAND	1968	Landskrona	17442	9962	1968	1977 S Bermuda
11032	Mt	RUNE ex SJÖBJÖRN I	1940	Hälsö	23	8	1968	
11033	Mt	FURETANK ex TARNANK	1968	Brake	1599	1030	1968	
11034	F	JUVELEN ex RUBIN, CATY, NACKEN	1938	Ekenäs	34	10	1968	
11035	F	Stromboli ex Bente Löth, STROMBOLI, FANO	1968	Molde	233	104	1968	1975 S Da
11036	Mt	MARY AV GÖTEBORG ex AINA	?	?	23	9	1968	
11037	Ms	KVICK	1937	Sölvesborg	26	12	1968	
11038	Ms	Arpad ex RIGOLETTO	1969	Leningrad	23358	13767	1969	1976 S Tu
11039	F	BRISON ex Bethania, Gretel	1919	Esbjerg	27	8	1969	
11040	Ms	KUNG KARL ex KARL XII, SKURUSUND, EXPRESS/ /ULRIKSDAL I, DELFIN, FAMA, ROSA, SYLFID	1874	Göteborg	32	19	x 1969	
11041	Mt	FALCO AV GÖTEBORG ex NAVEN, THUNTANK 4	1969	Falkenberg	1599	951	x 1969	
11042	Ms	LINEA ex FARJA 61/277	1969	Kalmar	350	157	x 1969	1976 Statsskepp
11043	Ms	DIXIE QUEEN ex FARJA 61/277	1968	Amål	351	157	x 1969	
11044	Ms	ÖSTKUST ex Erasmussingel	1960	Alphen	391	197	x 1969	
11045	Mt	ENGELSBURG	1969	Sölvesborg	3709	1957	x 1969	
11046	Ms	Regent ex Dijey, Katie, Stadum, MARIANNE, TENOS, MARIANNE	1969	Papenburg	5068	2703	x 1969	1976 S Ge. Anl Aliaga 880515 för skrotning
11047	Ms	VIKING AF UDDEVALLA ex VIKHOLM	1947	Rosö	21	6	x 1969	
11048	Mt	United Tully ex ÖTARU	1969	Lödöse	2677	1703	x 1969	1991 S utlandet
11049	Ms	Santa Cruz ex Seafalcon, ISFAHAN	1969	Göteborg	9639	5727	x 1969	1979 S Li. Anl Mamonal 870128 för upph eft hav
11050	L	BLUE O WHITE ex BRIS	1923	Studseröd	24	11	x 1969	

11051	F	LOLITA II ex LINDA, GUIDEN	1968	Simrishamn	7	1	x	1969	
11052	Mt	RUNO ex SHELL S-15, SHELL T5	1931	Kalmar	20	10	x	1969	Bätreg
11053	Ms	Barlovento ex Mitchell M, KEY, VIVAT, Menje	1956	Druten	418	194	x	1969	1982 S Pa
11054	Ms	Mosel Ore ex Baron Venture, PAJALA	1969	Göteborg	58808	39473	x	1969	1978 S Li
11055	Ms	VADERON	?	Kyrkesund	22	8	x	1969	1976 Upphuggen
11056	Ms	Fast Egypt ex Jolly Bianco, SERVUS	1969	Papenburg	2232	775	x	1969	1977 S It
11057	Ms	Seemöwe II ex MALMÖ	1969	Husum	1172	573	x	1969	1974 S Ge
11058	L	FRIDA III ex JEANETTE, TV T2	1950	Karlskrona	32	13	x	1969	1989 Avförd sedan inteckningar dödats
11059	L	VIRGO	1969	Jättendal	12	7	x	1969	1975 Bätreg. Struken 1988
11060	Ms	SJÖPALKRANEN II	1968	Stenungsund	38	29	x	1969	
11061	F	ALTAI III ex TORA	1917	Landskrona	26	9	x	1969	1974 S Gm. Förlist Buchanan kort därpå
11062	Ms	DAGSKÄR ex VARGON IV	1961	Norrköping	217	118	x	1969	
11063	Ms	TJÖRN	1969	Raudeberg	75	29	x	1969	
11064	Ms	SADI	1967	Djurö	22	17	x	1969	Bätreg
11065	F	ROXEN ex Susi-Ann, DESTREE	1969	Rosslau	189	72	x	1969	
11066	Ms	Yu Jiang ex BIRKALAND	1969	Göteborg	9644	5727	x	1969	1979 S RC
11067	Ms	Breehelle ex Tabalo, GAIST, Else Reith, Pulptrader	1961	Abo	1817	873	x	1969	1977 S Sy
11068	B	ATTIK	1969	Åmål	266	0	x	1969	
11069	Mt	Etolos ex River Niger, Etolos, Theodosia III, SINVIK, FLIPPER	1969	Falkenberg	1599	960	x	1969	1982 S Gr
11070	Ms	CEMIDA ex WINDÖ, Urkersingel	1959	Groningen	495	259	x	1969	1991 S Ho
11071	Ms	RONJA ex FARJA 61/278	1969	Kalmar	353	157	x	1969	1976 Statsskepp
11072	Ms	Costa Marina ex Italia, Regent Sun, AXEL JOHNSON	1969	Abo	16284	10150	x	1969	1986 S Cy
11073	Mt	ARCTIC I ex OTELIA	1969	Lödöse	2671	1707	x	1969	
11074	Mt	Vemaoil ex Abdul K, Spirit of Mahe, PETROTANK	1969	Karlskrona	1595	810	x	1969	1973 S Seychelles
11075	Ms	Queen of the North ex Queen of Surrey, STENA DANICA	1969	Bremerhaven	5537	2787	x	1969	1974 S Cy
11076	Ms	KAROLINA ex FARJA 61/288, ÖLANDSSUND VI	1969	Åmål	356	157	x	1969	1976 Statsskepp
11077	F	Niels-Ole ex TEL-AVIV	1969	Skredsvik	154	71	x	1969	1972 S Da. Upphuggen (?) 1980
11078	Mt	Archipelagos ex Lantau, OCEANUS	1969	Göteborg	67534	49246	x	1969	1982 S Sg. Anl Kaohsiung 860217 för upph
11079	Mt	FRIDA AF KÄLLANDSÖ ex SHALOM, KRISTINA, GÜRLI II	1933	Djupvik	24	9	x	1969	
11080	Mt	STROMBUS II ex NOBLESSITI	1909	Strömstad	29	13	x	1969	
11081	Ms	SIVA ex MADELENE, LINA, NIVA, DINAH, Nanny	1960	Martenshoek	381	200	x	1969	
11082	B	ATLE	1901	Karlskrona	57	0	x	1969	
11083	Ms	SANDSKÄR ex Meeuw, Hasewint	1936	Slikkerveer	381	192	x	1969	1970 S Fi efter haveri
11084	Mt	Sky Träder ex THUNTANK 10, CREDO	1969	Sölvesborg	499	366	x	1969	1991 S No
11085	B	VESTVAG II ex VASTVAG II, WISINGSBORG, BJÖRN III	1885	Motala	45	6	x	1969	
11086	Ms	SAPPHIRE ex CIGLI II	1945	Lidingö	36	24	x	1969	1975 Bätreg. Struken 1982
11087	B	SVEN ex BJÖRN	1897	Göteborg	53	0	x	1969	
11088	B	SIGGE	1920	Göteborg	28	0	x	1969	
11089	B	SVERRE	1905	Torskog	28	0	x	1969	
11090	B	STORA LE ex STURE, PÄR, SIGGE, SURTE, ?	1891	Torskog	20	2	x	1969	
11091	B	SÖLVE	1940	Marstrand	21	1	x	1969	
11092	Ms	Primero de Mayo ex Vik, SKANEVIK, Jan Martens	1962	Stade	577	295	x	1969	1973 S Cu. Sjönk 761013 vid Cuba
11093	Mt	NEPTUN	1969	Bremen	499	365	x	1969	
11094	F	ULLA-BRITTA ex BRITTA	1907	Råå	25	8	x	1969	
11095	Ms	RANÖ	1965	Lidingö	28	21	x	1969	
11096	Mt	Syneta ex MARGARETA, MARGA	1969	Falkenberg	499	353	x	1969	1985 S Br. Förlist 861226 vid Island
11097	P	HERA	1969	Kiel	5171	3986	x	1969	1987 S utlandet
11098	Ms	Sky Hill ex Tong Bai Shan, Turtle Bay, INDUS	1969	Göteborg	9640	5742	x	1969	1979 S Sg. Anl Alang 900902 för upph
11099	Tt	Salem ex South Sun, SEA SOVEREIGN	1969	Malmö	107286	81936	x	1969	1977 S Li. Sjönk 800117 utanför Afrika
11100	Ms	FARJA 61/279	1969	Kalmar	353	157	x	1969	1976 Statsskepp



11035 Fanö

Foto: Krister Bång



11005 Mico

Foto: Krister Bång



11004 Sölve

Foto: Rune Dahlgren



11063 Tjörn

Foto: Krister Bång



11067 Gaist



11031 Fermland



11033 Tärntank

Foto: Krister Bång



11084 Credo

Foto: Krister Bång



M/S *Algo* fotograferad vid Fittja Bro. Kan det vara vid leveransen mäntro. Vad hette varvet som byggde henne? Bild från Alf Strömbäck.



Bilden på färjan är troligen tidigt 30-tal, av bilens modell att döma. Bild från Alf Strömbäck.

Fartygsuppgifter efterlyses!

Vem kan hjälpa Alf Strömbäck med uppgifterna på *Algo* och bilfärjan *Strängnäsström* eller *-sund*. Färjan var min morfars första skepparplats, skriver Alf.

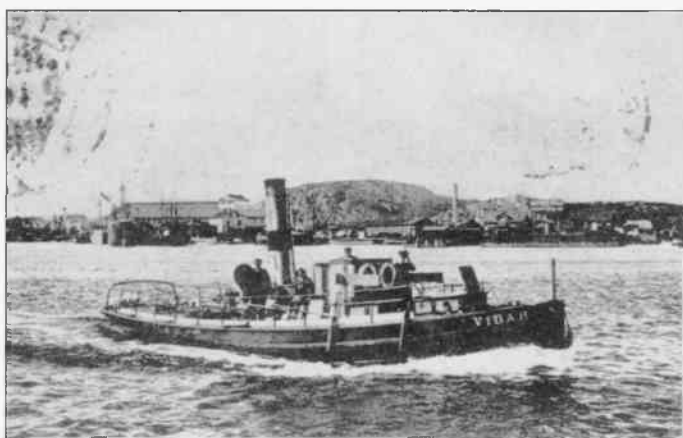
Redaktionen kan bidra med att *Algo* byggdes 1917 i Fittja och registrerades som 5983 *Algo* med hemort i Malmö. Redare var P. Ingvarsson och hon var byggd av ek och fur samt hade en 150 IHK motor.

1945 ändrades firmanamnet till Bogserkompaniet AB.

Nästa försäljning kom 1948 då *Hebe* såldes till Ekensbergs Varv i Stockholm. På sidorna målades varvets namn men båten hette fortfarande *Hebe*.

1971 övertog AB Finnboða Varv i Nacka, *Hebe*. 1982 döptes båten om till *Finnboða III*.

Redaktionen



Detalj ur vykort från Göteborgs hamn med den omfrågade *Vidar*. Tillhör Sigge Olofsson.

Från Sigge Olofsson kom ett gammalt vykort med bogserångaren *Vidar* i Göteborgs hamn. Båtens historia efterfrågades och här kommer den i korthet:

Vidar byggdes 1891 av Motala Verkstad i Motala för August Carlsson & Co i Göteborg. 1918 blev namnet *Dalarne II* och ägare var Trävaru AB *Dalarne* i Göteborg.

1925 övertog Strömman & Larsson Trävaru AB *Dalarne* och då ingick även bogserbåten. Den 1 januari 1926 överfördes bogserbåten på Strömman & Larsson som döpte om henne till *Trean*.

Signe Andersson med firma Bogserkompaniet i Göteborg, köpte *Trean* 1927 och gav henne namnet *Hebe*.



Vidar som *Hebe* fångad av Curt S Ohlsson/Bildgrupp ETT den 14 juli 1946.

Dalslands kanal

På sidan 14 i föregående nummer skrivs om **Mette Meng**. Redan 1961 blev hon motoriserad. Hon är identisk med **Frank**, en av Fredrikstadbogserarna som rymde till Sverige under kriget.

S/S **Ragnvald Bødtker** såldes för 1 000 kronor när Föreningen byggde ett nytt motorfartyg **Ragnvald Bøtker**. Därför namnbytet till **Ara**.

Pål Ulsteen

Vrak-foto sökes

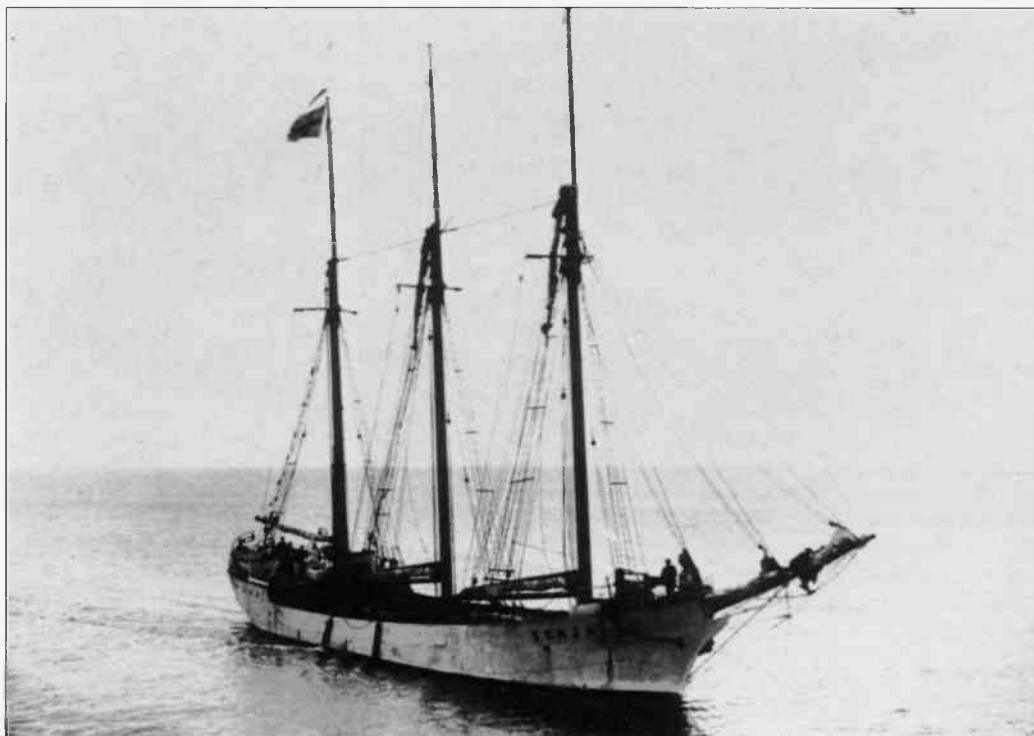
Jag önskar komma i kontakt med samlare som har fotografier på fartyg som strandat i Bohuslän samt vid Nidingen och Tistlarna. Det gäller då både svenska och utländska. Även fartyg som lagts upp och sedan blivit vrak.

*Göran Åberg
Melodivägen 10
441 43 Alingsås*

Overbecks burar

I Länsypumpen 1991:3 undrar Bernt Säfström vad det är för burar som belamrar däckets på M/S **Overbeck**. I dessa burar transporterades bilar som sedan kunde stivas ovanpå varandra i lastrum och på däck. Ett bra arrangemang för fartyg som ej var specialbyggda för biltransport. För att kunna ta retur-laster stuvades tomburarna på däck, hinderklart för lastluckorna, därav dessa höga burtravar. Medsänder en bild på samma rederis S/S **Castorp** ex **Possehl**, även hon i bilfarten. S/S **Castorp** inköptes 1965 av Arnold de Champs AB, Stockholm, och omdöptes till **Monark**. Efter grundstötning 1971, kon-demnerad.

*Hälsningar och stort beröm
för en fin tidning
Ivan Raborg*



3-mastade motorskonaren **Fenja** på ingående till Åhus den 17 juli 1923. Foto: Edv. Dahlgren.

Mer om Elsa Croy

I Länsypumpen 1991:2 efterfrågas i artikeln Den statslösa handelsflottan en motorskonare **Elsa Croy**.

Elsa Croy var en 3-mastad motorskonare, byggd av järn i Gävle 1917 under namnet **Fenja**. Söld 1918 till Stockholm, 1920 till Norrtälje och 1932 till Riga, där namnet blev ovannämnda **Elsa Croy**. Som köpare stod då kapten Axel Häusler, Riga, och då

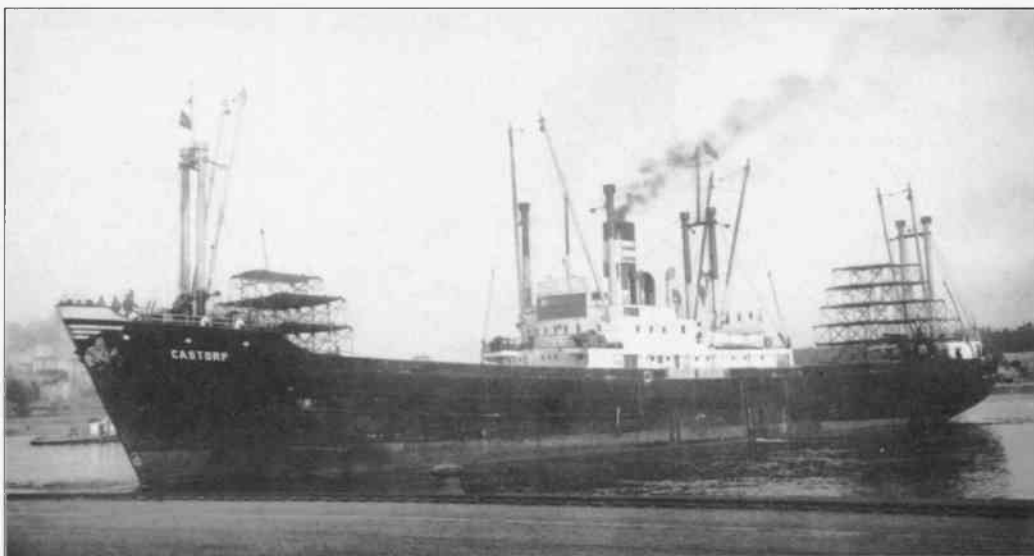
fartyget 1940 återköptes till Sverige, hette köparen fru Gunnel Häusler, Danderyd, med flicknamnet Croy men närmare familjeförhållanden är mig obekanta. Fartyget fick emellertid i Sverige tillbaka namnet **Fenja** och var redan efter några månader hemmahörande i Västervik.

1948 såldes **Fenja** på hösten till Lidköping, där namnet blev **Leckö**. Redan i februari följande år försvann hon under en resa Göteborg – Stolpemünde. Minspräng-

ning misstänktes. En livbåt och en död besättningsman återfanns på polska kusten.

*Uppsala den 14 oktober
Signe Andrén*

**OBS! Stoppdag
för manus till
Frågor-Svar
–Kompletteringar
den 1 februari 1992.**



Även **Castorp** hade burar ombord. Foto: Ivan Raborg.

Nesoddbåtarna

Från Pål Ulsteen, författaren till nesoddbåtarna i föregående nummer, har vi fått några kompletteringar:

Båt 12: S/S Kronprins Olav fick 1954 namnet Kronola.

Båt 27: S/S Fjellstrand blev 1968 kondemnerad efter en brand. Båten blev reparerad efter branden men förlisade senare.

Båt 28 b: M/S Vika. 1990 bärgades vraket och blev upphugget hos Bröderna Anda i Stavanger.

Båt 30: M/S Veslefrikk omdöptes 1974 till Edelweis, men man målade på namnet Veslestril på båten.

Båt 32: M/S Prinsessan såldes 1987 till Horten och 1989 till Stockholm.



Bogseraren *Urax* fotograferad av Bo Bergengård den 25 juni 1991.

Vem vet?

Jag vill veta så mycket som möjligt om följande båtar: Dykeriarbetsbåten *Sam*, bogseraren *Urax* (12773), *Olofsfors* av Timrå och om möjligt

något om den lilla lastbåten *Oktober PTS 0050* av Tallinn, som låg och lossade plastbåtar i Norrköping den 1 februari i år.

Bo Bergengård

SJÖFARTS-ALMANACKAN 1992

Vi har även i år möjligheten att erbjuda tidningens läsare att köpa sjöfartsalmanackan till ett facilt pris. I år medföljer även ett ex av den rosade sjöfartskalendern med en mängd intressanta och nyttiga uppgifter. Den nya upplagan med en stor fyrfärgsinlaga har fått många översvallande lovord.

Priset för almanackan med ett exemplar av sjöfartskalendern är endast **40 kronor.**

Önskas världskarta tillkommer 12 kr.

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

DE OKÄNDAS BILDKAVALKAD



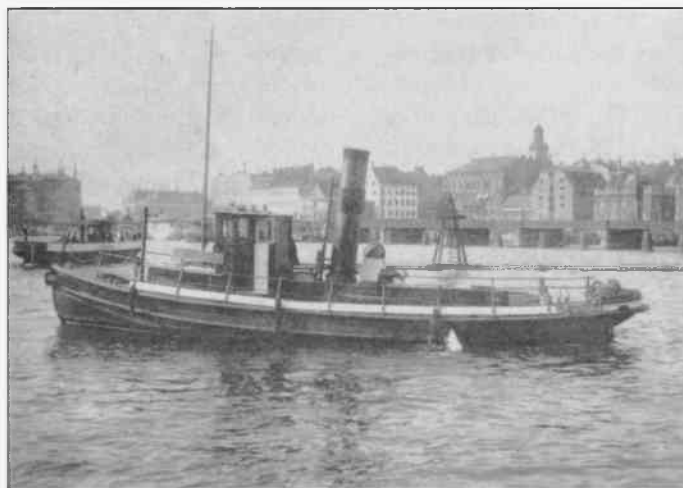
En vacker men okänd skonare insänd av Kenneth H. Ohlsson.



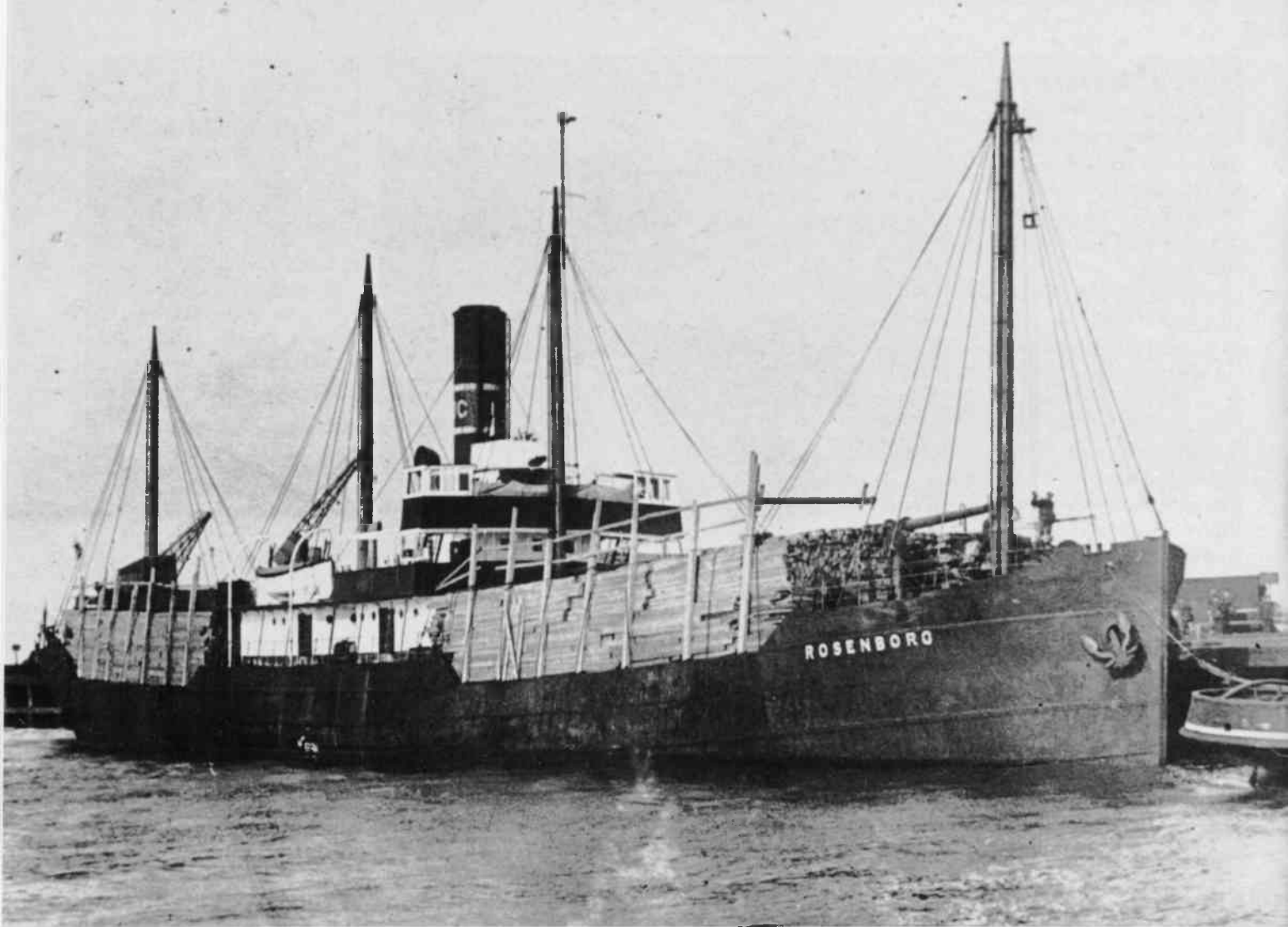
Okänt fynd i Norrköping i mars 1977. Foto: Lennart Karlsson.



Är det någon som känner igen SIN 22 undrar Tore Olsson. Foto: Bernt Fogelberg



Vem berättar vilken bogserbåt detta är? Fotot är taget i Stockholm och insänt av Alf Strömbäck.



S/S Rosenborg byggdes 1919 och representerar dåtidens trampångare. Här ligger hon med full last av sågade bräder, en vanlig frakt för en trampångare och i retur var det oftast kol från t ex England. Foto från Tomas Johannesson.

Namnet Carlbom inom svensk trampfart

Av Lennart Petersson

Den nu avlidne båtologen Einar Holm skrev ett antal manuskript om John Carlboms verksamhet inom sjöfarten som ännu inte varit publicerade. Jag har fått kopior på manuskripten för några år sedan och anser att de, något förkortade och redigerade, är bland de bästa skildringarna av en epok, som tog slut för inte så länge sedan som man kan tro, när man ser dagens moderna "lådebärare".

Einar Holms manuskript är bearbetade och redigerade med varsam hand men språkbruket är moderniserat för att göra texten mer lättläst.

John Carlbom föddes 1870 i Stockholm. Efter studier i Stockholms realläroverk började Carlbom på skeppsmäkleri- och rederikontor i Stockholm.

År 1889 reste han till Stettin där han arbetade på generalkonsulatet och på skeppsmäklerikontor. Efter 5 år i Tyskland flyttade Carlbom till England. År 1897 startade han mäkleri- och rederikontoret John Carlbom & Co i Grimsby med filialer i Hull och senare Imming-

ham. 1906 utnämndes Carlbom till svensk generalkonsul i Grimsby.

Redan tidigt var Carlbom i rederibranschen. 1901 hade han 1/40-del i barkskeppet **Aktiv** från Kivik och i barkskeppet **Jason** från samma ort hade Carlbom 2/28-delar.

Carlbom var gift med den legendariske redaren Ingmanssons dotter Lilly. Då Ingmansson år 1904 försökte att starta en reguljär linje mellan svenska ostkusten och Hull/Grimsby var Carlbom engelsk agent. Carlbom arbetade under många år på att försöka få till stånd en daglig "ångfärjelinje" (tågfärja) mellan England och Sverige, Han deltog i den kungliga kommissionen av 1913 men reserverade sig mot utredningens beslut som kom till stånd 1916.

Dess förslag var att starta daglig samsegling mellan de svenska statsbanorna och ett engelskt järnvägsbolag.

Under sina vistelser i Sverige bodde Carlbom först i Stensnäs, Karlshamn och senare i Helsingborg. Där vistades han under 2:a världskriget och fyllde både 70 och 75 år vilket uppmärksammades i Svensk Sjöfartstidning.

Som redare var Carlbom aktiv redan 1901. Men John Carlbom var sällan huvudredare.

I RAB Naparima var Carlbom delägare sedan 1912. Huvudredare var svärfadern, Johan Ingmansson. Då Ingmansson dog 1922, ärvdes han av sina barn. Döttrarna var gifta med John Carlbom respektive med Ingolf Schander.

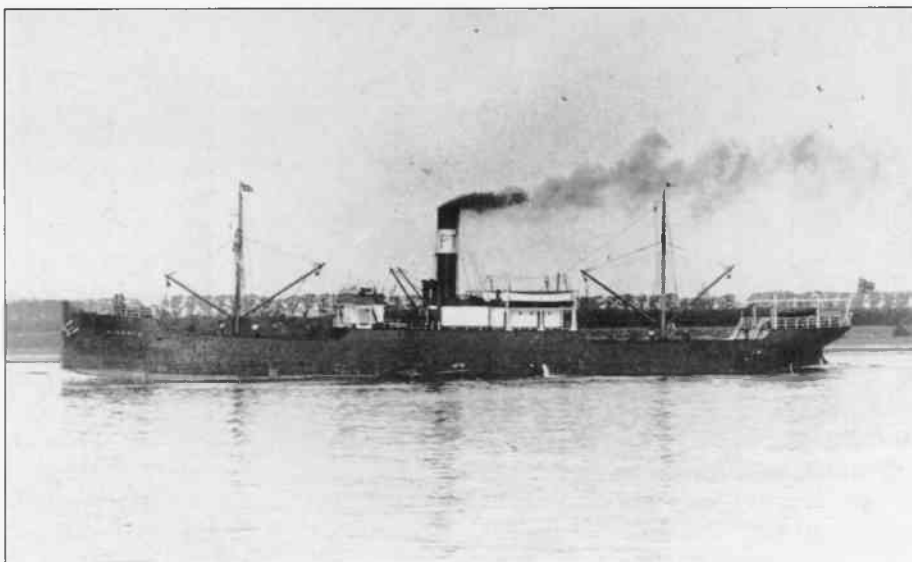
I oktober 1923 ägde John Carlbom 72 aktier i RAB Naparima, hustrun Lilly 25 st, sönerna Torsten och Edvard vardera en samt huvudredaren C. Lundqvist den återstående aktien.

Någon gång på 1920-talet köpte John Carlbom in AB Karlshamns Skeppsvarv som han ägde till 1939 då det försålles till K A Andersson. På bolaget Karlshamns Skeppsvarv lät Carlbom registrera tre fartyg.

John Carlboms äldste son, Torsten, arbetade en tid i faderns verksamhet innan han i början på 1930-talet startade T Carlbom & Co AB i Stockholm. Bolagets ändamål var att idka skeppsmäkleri och rederirörelse både med eget och inchartrat tonnage.

Torsten Carlbom inledde ett nära samarbete med baltiska redare som kom att vara även efter det att de baltiska staterna ockuperats av Sovjetunionen.

Då Torsten Carlbom avled 1947 inträdde den yngre brodern Edward i



S/S **Mineral** med skeppsredare Percy Thams skorstensmärke. 1922 kom hon till Carlbom som ägde henne till 50%.

rörelsen under en period. Edward utträdde ur företaget, som dock levde vidare med oförändrat namn, år 1950 då han flyttade till England. Troligtvis för att efterträda fadern i firma John Carlbom & Co.

Mäklarfirman Carlbom Shipping finns fortfarande kvar med kontor i Grimsby och Hull.

Direktör för företaget är Andy Carlbom som även är verksam inom t e x Svensk-Engelska Handelskammaren.



Skeppsredaren, konsuln John Carlbom firade sin 75-årsdag i Helsingborg 1945. Foto ur SST.

John Carlboms redarverksamhet i Sverige

Frånsett andelar i segelfartyg dröjde det till 1922 innan John Carlbom gav sig in i rederibranschen. Men Carlbom överlät sysslan som huvudredare åt sina kompanjoner.

S/S **Mineral** 1922–1924.

Byggt 1903 Middlesborough. 2 300 ton dw.

Byggt för Oxelösunds RAB i Oxelösund.

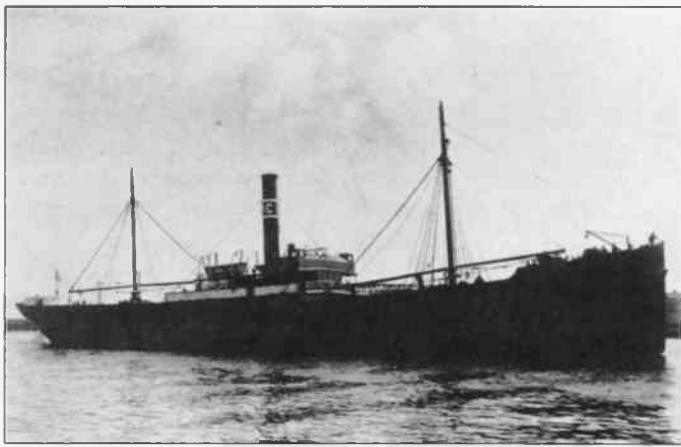
Rederiet flyttade 1907 till Stockholm. På fartyget ändrades hemorten till Stockholm men officiellt var hemorten Oxelösund till 1916. Den 12 juni 1918 såldes **Mineral** som rederiets sista fartyg till RAB Esther i Norrköping. Huvudredare var J E Östlund och försäljningspriset 1 150 000 kronor.

1921 försattes J E Österlunds rederier i konkurs. **Mineral** övertogs av Sydsvenska Kreditaktiebolaget i Malmö som säkerhet för inteckning. Även Sydsvenska Kreditaktiebolaget var i konkurs men togs över av Sydsvenska Banken, nuvarande Svenska Handelsbanken. **Mineral** hade av besiktningsmännen värderats till 184 000 kronor.

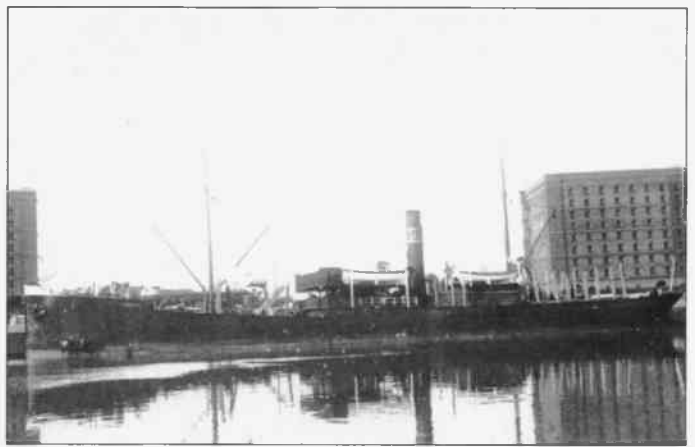
Den 30 maj 1922 sålde banken fartyget jämte diverse inventarier till ett rederi i Ljusne med bergsingenjören C V H Eckerman, Ljusne Woxna, som huvudredare. Skeppsmäklare J O Carlbom i Grimsby var ägare till 50%.

RAB Nordkap, C W Winck, i Helsingborg köpte i mars 1924 fartyget för 233 000 kronor. Nytt namn blev **Osmed**.

På resa Blyth – svensk västkusthamn torpederades **Osmed** den 16 februari 1940 kl 21.25 av **U 14** under befäl av Kapitänleutnant Herbert Wohlfart 20 sjömil NNW Kinnard Head. Fartyget sjönk på en minut och 13 personer omkom.



S/S Utklippan. Foto från Tomas Johannesson.



S/S Tärnö. Copyright Johnson, Oslo.

S/S **Hanö** 1924–1934.
Byggd 1900 Grangemouth

Byggd för Kerton Metallur Grical & Mining Co i Kertck, Ryssland. Sål原因 för £ 18 350 till RAB Henckel, N P Svensson, i Helsingborg den 27 oktober 1903. Det ryska namnet, **Alekey Goriainow**, ändrades till **Drott**. Det nybildade RAB Varing i Helsingborg köpte fartyget den 1 oktober 1916 för 2 150 000 kronor. RAB Tirfing i Göteborg köpte hela rederiet den 8 juni 1917. Värdet för **Drott** angavs då till 2 miljoner. 1919 överfördes **Drott** till RAB Sverige-Levanten och fick namnet **Småland**.

Den 25 februari köpte John Carlbom personligen fartyget som namnändrades till **Hanö**. Senare samma år överfördes **Hanö** till RAB Naparima. Som huvudredare utsågs Carl Lindqvist

som även var ensam styrelsemedlem. Lundqvist ägde en aktie, de övriga 99 fanns i den Carlbomska släkten. Priset var nu 240 000 kronor.

Gustaf B Thordén köpte fartyget i mars 1934. Det registrerades på RAB Hanö i Helsingfors varför någon namnändring inte behövdes. Nu var priset 186 750 kronor. 1938 blev S Nybonde ny redare. 1939 försål原因 fartyget till N Lopato i Kuresaare, Estland. Namnet ändrades till **Hanonia**.

Den 24 september 1939 uppbringades fartyget av **U 34** utanför norska kusten, fördes till tysk hamn, prisdömdes och sattes i fart för tyska marinen under namnet **Schiff II**. Som sådan krigsförliste hon i Östersjön.

(Den sida i manuskriptet som behandlar **Tärnö** och **Utklippan** saknas varför jag har tagit fram data på dessa fartyg.)

S/S **Tärnö** 1925–1935.
Byggd 1895 i Bergen.

Byggd som **Genova** för P Hamre i Bergen. Sål原因 ca 1900 till V Torkildsen i Bergen. Sål原因 igen ca 1905 till E Braathen i Oslo. Sål原因 ca 1908 till H Kuhlne i Bergen. Omdöpt **Finse**.

Inköpt i september 1921 av RAB Skandia i Ystad. Fartyget fick rederiets namn, **Skandia**. Rederiet gick i konkurs 1925. Fartyget såldes till I Klarin och W Lindgren i Stockholm och vidare till John Carlbom med adress Grimsby. Joel Neander Nilsson i Siretorp blev huvudredare för fartyget som fick hemort i Stockholm.

1931 blev John Sigfrid Nilsson ny redare och 1935 överfördes redarskapet på John Torsten Ingman Carlbom i Stockholm.

Redan samma år såldes fartyget till Evangelos Peters Nomikos i Piraeus. Nytt namn blev **Messaraya Nomikos**.

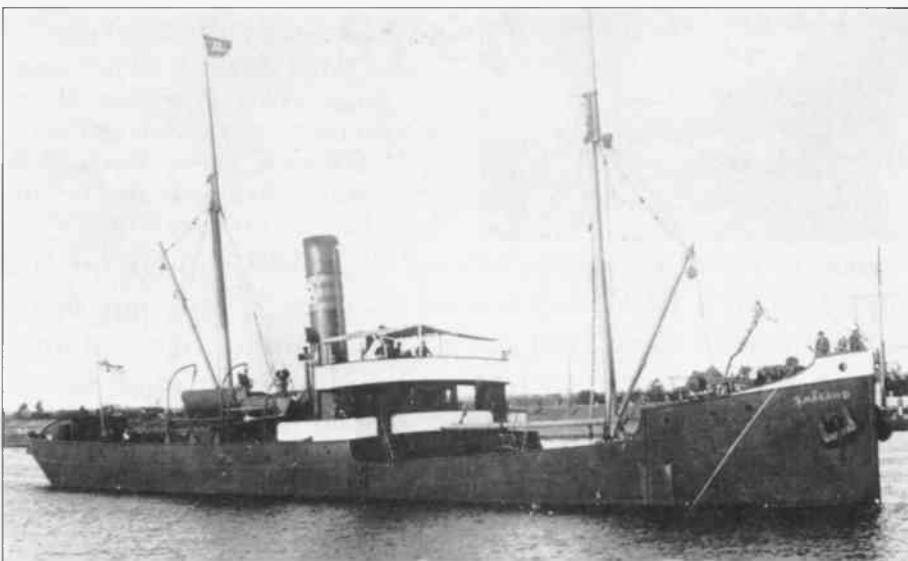
Under kriget togs fartyget i beslag av Italien.

Torpederad den 27 augusti 1943 utanför Brindisi på resa Durazzo-Bari. Fartyget förde då italiensk flagg och namnet **Rastrello**.

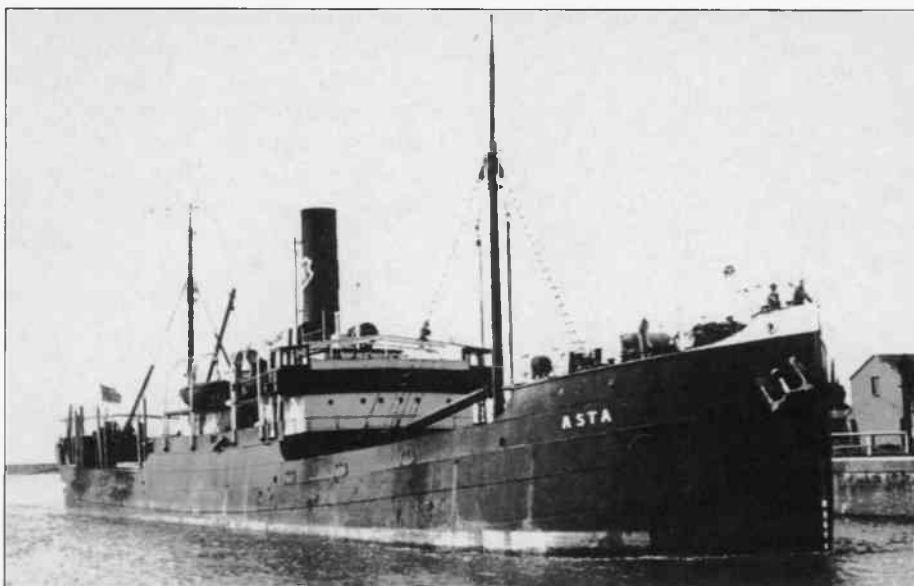
S/S **Utklippan** 1926–1942.
Byggd 1883 Newcastle. 2 300 tdw.

Byggd som **Jersey** för Jersey SS Co, Morel Bros & Co, Cardiff. Sål原因 slutet av 1910 till Shamrock Shipping Co Ltd, T Jack, Belfast. Omdöpt till **Trostan**.

Sål原因 1919 till The S&R Steamship Ltd, Stone & Rolfe, London. Inköpt den 3 december 1926 av p.r. Joel Neander Nilsson i Siretorp för £ 6 100. Hemor-



Den lilla ångaren **Småland** inköptes av John Carlbom 1919 från Broströms. Carlbom gav henne namnet **Hanö**. Foto ur Sjöfartsmuseets i Göteborgs arkiv.



Asta ägdes av flera olika bolag och bar många namn innan hon som *Nimba* torpederades 1942. Foto från Bertil Söderberg.

ten blev Stockholm och nytt namn blev **Utklippan**.

Överförd på p.r. Torsten Carlbom den 9 maj 1931. Den 1 oktober samma år blev John Nilsson i Siretorp ny huvudredare. Den 28 april hölls bolagsstämma där Torsten Carlbom åter utsågs till huvudredare.

Den 13 december 1942 kl. 06.25 kolliderade fartyget vid Gjederspärrens svarta boj med tyska fartyget S/S **Oldenburg**. **Utklippan** började omedelbart att sjunka då **Oldenburg** rände med stor kraft in i dess styrbordssida. **Utklippan** var på resa Västerås till Heerenwyk.

S/S *Asta* 1926–1934
Byggd 1900 Sunderland

Byggd för Ångfartygs AB Orion, K Dalman, i Göteborg som **August Leffler**.

Den 29 december 1905 beslöts inom bolagsledningen på ett flertal göteborgsrederier att gå samman till Förnyade Ångfartygs AB Viking med Dalman som huvudredare.

1911 försåldes fartyget till RAB Luggude, N E Corfitzon, i Helsingborg. August Leffler var känd även i Helsingborg varför fartygsnamnet behölls.

Den 13 juni 1917 återköptes fartyget



S/S Utklippan II var ett gammalt fartyg men gick ändå i Röda Kors-farten. Foto från Kjell A. Axelson.

av Vikingbolaget, som numera ägdes av Transatlantic. Priset var nu 2 600 000 kronor. Namnet ändrades till **Lygnern**. RAB Johanna i Råö, Onsala, köpte den 22 december 1919 fartyget för 2 050 000 kronor. Huvudredare blev Th Liljeqvist. Hemort Göteborg och namn **August Leffler**.

Överförd till tysk flagg i juni 1921. Då värderades fartyget till 270 000 kronor. Tysk flaggredare var Aug Bolten i Hamburg. Namn **Bolthagen**.

Återförd till sitt gamla rederi och sitt gamla namn den 4 juli 1924. Söld till RAB Ilos, Harald Högsten, i Göteborg den 19 oktober 1925. Fartyget värderades till 250 000 kronor men överlåtelse-summan var 386 000 kronor.

Ny redare den 10 januari 1926 blev C O Norin. 1928 ändrade man fartygets namn till **Asta**. Succesivt överfördes RAB Ilos aktier till AB Maritime som ägdes av C O Norin.

Men viljan var större än kapitalet. På konkursauktionen den 25 april 1934 köptes fartyget av AB Göteborgsbanken för 110 000 kronor. Efter några månader sålde banken fartyget till RAB Asta, Arthur Andersson, i Mariehamn för 135 000 kronor.

Köparen amorterade 5 000 kronor kvartalsvis under 5 år och till 5% ränta.

I december 1941 beslagtogs fartyget i New York och sattes under panamaflagg som **Nimba**.

Torpederad den 13 september 1942 utanför Trinidad.

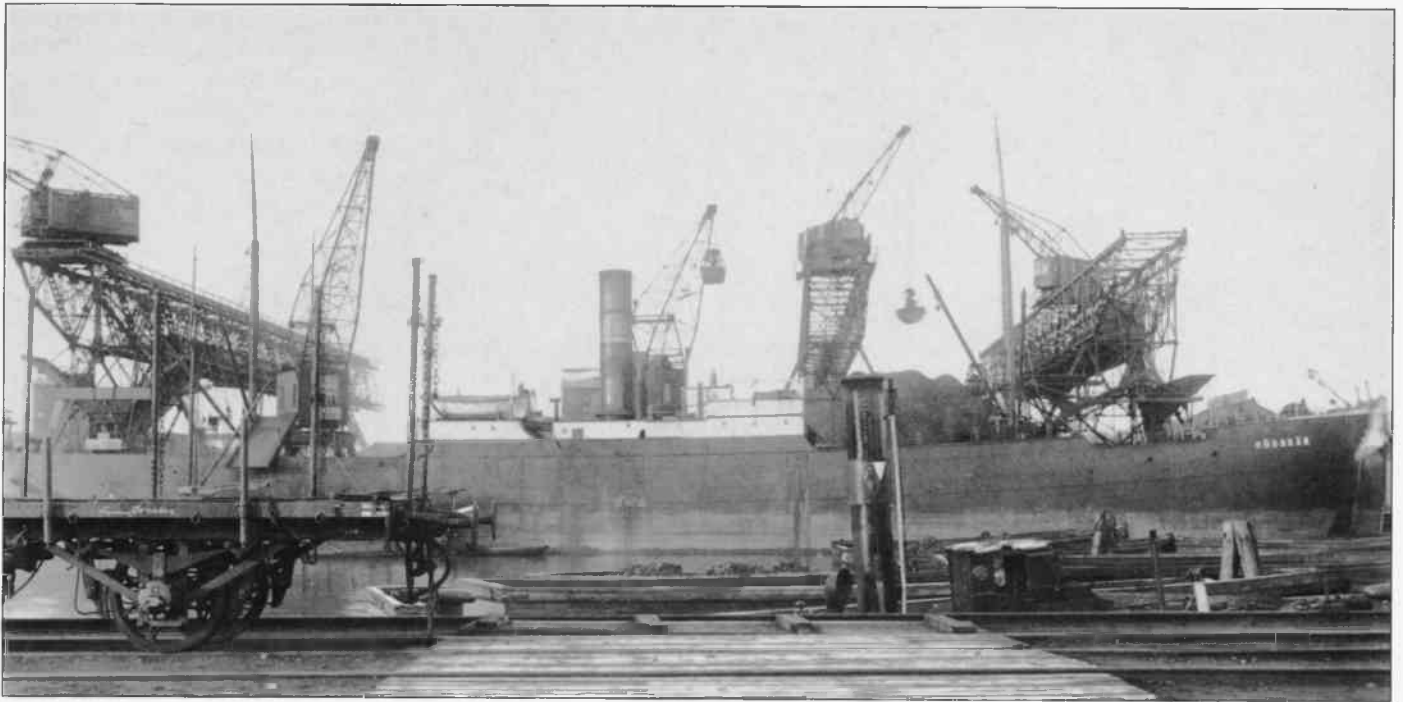
S/S *Utklippan II* 1943–1946
Byggd 1884 i Newcastle

Byggd som **Kotka** till Bailey & Leet- ham Ltd i Hull. Redades sedermera av T Wilson & Sons Co i Hull och av Eller- man Wilson Lines.

Söld 1922 till RAB Estrid, John Öst- lund, i Norrköping för £ 8 300. Omdöpt till **Ester**.

J A Edvall med RAB Vallde förvärva- de fartyget den 25 juni 1929. Priset var nu 120 000 kronor och namnet blev **Vikvall**. 1936 upplöstes rederiet och **Vikvall** köptes av RAB Skansholmen, Axel Hansson, i Västervik. Fartyget döptes till **Mary**.

De dåliga sjöfartskonjunkturerna i slutet av 1930-talet gjorde att många redare överförde äldre fartyg till finsk eller baltisk flagg. Så skedde även med **Mary**. För 56 000 kronor blev August Klein i den fria staden Danzig officiell redare för **Mary**.



Den kanske vanligaste lasten för en trampångare var kol, dåtidens stora energikälla. Här lossar Carlboms S/S **Rödskär** sin kollast i Sannegårdshamnen i Göteborg. Foto från Bertil Söderberg.

Klein kunde inte fullgöra de ekonomiska förpliktelserna, eller så tyckte Hansson att det började osa hett när kriget bröt ut. I vilket fall som det nu än var så fick fartyget återföras till svensk flagg trots att det var överårigt. Återregistrerat på RAB Skansholmen den 20 augusti 1940.

Konsul John Carlbom, med adress Helsingborg, förvärvade fartyget den 23 augusti 1943. Priset hade nu stigit till 600 000 kronor. Hemorten blev Stockholm och namnet **Utklippan II**.

Torsten Carlbom var minoritetsägare i fartyget tills hon den 24 oktober 1946 överfördes till RAB Torsten i Stockholm. Efter en tid ändrades rederiet till RAB Utklippan med John Carlbom som redare.

Fartyget kolliderade genom slarvig navigering med ett vrak ca 3 sjömil utanför Kiels fyrskipp den 29 december 1949. Då var hon på resa Gdynia-Bordeaux med kol. Samtliga ombord klarade sig.

Den första kollasten som kom från England efter kriget lossades från S/S **Utklippan II** vid midsommartiden 1945 i Malmö. Kolen var till SJ.

AB Karlshamns Skeppsvarv

Då John Carlbom inköpte varvet medföljde 1 fartyg köpet och ytterligare två fartyg kom att registreras på varvet.

Gerda, motorslup.

Byggt 1897 Kristianstad. Ljunggrens Verkstad.

Byggt till F H Wolff Granitindustri och Rederi AB i Karlshamn. Förbyggt vid Karlshamns Skeppsvarv 1919 då den ursprungliga ångmaskinen byttes till en 26 hkr motor. Nu var varvet ägare till **Gerda**.

Fartyget ingick i varvet när Carlbom köpte det och då värderades **Gerda** till 1 750 kronor.

Då K A Andersson köpte varvet 1939 värderades **Gerda** till 500 kronor. Den 28 juni 1954 slopades fartyget eftersom det "sedan flera år legat på land på varvsområdet och ej var i stånd att nyttjas eller iståndsättas för sjöfartsändamål".

S/S **Rödskär** 1928–1932.

Byggt 1889 i Wallsend.

Byggt på beställning av Bentala Steamship Co Ltd i Liverpool som **Bentala**. Tio år senare var hemorten ändrad till Glasgow och redare var Smith Steamship Co.

Inköpt till Sverige för £ 20 500 och registrerad på RAB Tirfing den 29 maj. Namnbyte till **England**.

Såld till Norge, A/S Dampskibet Rödskjær, Jacobsen & Co, i Langesund den 18 december 1915. Omdöpt till rederiets namn, **Rödskjær**.

Återköpt till Sverige den 27 april 1928 av AB Karlshamns Skeppsvarv, John Carlbom. Pris £ 4 900.

Efter reparation på varvet överfördes fartyget den 13 maj 1929 på ett rederibolag med Joel N Nilsson som huvudredare. Hemorten blev Karlshamn och namnet **Rödskär**.

Huvudredare Joel Nilsson svarade för 1/1109 del vilket motsvarade 804,14 kronor. Resterande andelar ägdes av Carlbom.

Den 9 maj 1930 överfördes fartyget för 275 000 kronor till RAB Naparima i Stockholm. Styrelsen i detta rederi var John Carlbom i Grimsby, J N Nilsson i Siretorp och C Lundqvist i Stockholm.

G B Thordén inköpte fartyget den 16 juni 1932 till sitt RAB Rödskär i Helsingfors. Priset var 275 000 kronor.

Redan 1935 försålades fartyget till norska upphuggare.

S/S **Berga** 1935–1939.

Byggt 1865 Glasgow.

Byggt som **Genova** till C E Muller i Middlesborough. Såld 1891 till M Mathys i Antwerpen. Omdöpt **Pauliette**. Såld 1893 till D/S Viken, D D Meier, Kristiania. Nytt namn **Viken**. Inköpt till Sverige den 15 juni 1900 av G F Lindqvist i Gävle från A/S Dampskibet Viken, Pedersen och Meinick i Christiania för 33 000 kronor.

Fartyget överfördes till S F Pousette i

Gävle under det att Lindqvist skulle arrendera fartyget mot att det ställdes en garantisumma på 34 000 kronor. Kontraktet skulle gälla under 10 år varav 10% skulle amorteras av Pousette och Lindqvist. Löpande utgifter och underhåll skulle bestridas av arrendatorn.

Kontraktet upphörde efter 4 år p g a Pousettes död. Då såldes **Viken** till Stockholms Transport AB för endast 7 600 kronor. Näste ägare blev Blankaholms Sågverk. Nu ändrades namnet till **Skaftet II**. Priset var nu 50 000 kronor.

Då **Skaftet** slopades ändrades namnet på **Skaftet II** till enbart **Skaftet** den 21 juni 1921.

Konsul John Carlbom köpte **Skaftet** den 31 december 1934 för 3 500 kr. Hon registrerades den 13 juni 1935 som bärgnings- och bogserångfartyget **Berga** på Karlshamns Skeppsvarv.

Då K A Andersson köpte varvet den 4 februari 1939 värderades **Berga** till 2 500 kronor. Hon hade en längre tid legat upplagd och var avsedd att huggas upp. Men då kriget bröt ut steg fartygspriserna. **Berga** såldes för 11 000 kronor till Skandinaviska Fartygsagenturen den 25 januari 1940. Nu byttes namnet till **Rex**.

Näste ägare blev K J Rebensdorff i Göteborg som på auktion 1944 erlade 7 000 kronor för fartyget. Västerviks Skrotaffär betalade 5 000 kronor den 10 mars 1949. Den 12 september hade priset stigit till 5 500 kronor. Det betalade G A Edström i Bromma.

Då C H Arnerud i Köping den 4 februari 1952 köpte fartyget var värdet 5 500 kronor men fartyget var inte sjövärdigt.

Bergnings- och Rederiaktiebolaget Britkon i Gnesta övertog äganderätten för 2 000 kronor den 11 februari 1953. Då nyttjandeförbud förelåg transporterades köpet till Westerströms Skrotaffär i Oskarshamn. Den 11 september 1953 såldes fartyget till K J Bergman i Mörbylånga för 1 000 kronor. Bergman hade tänkt att skrota fartyget men började istället att reparera det. Ångmaskinen byttes till en motor på 75 hkr och fartyget byggdes om till lastfartyg.

K Karlsson i Kalmar köpte fartyget den 13 mars 1958 för 50 000 kronor. Motorbyte året därpå, 100 hkr.

Den 7 oktober 1971 blev K och O F Magnusson nya ägare till **Rex** som fick Buttle på Gotland till hemort. Priset var nu 23 000 kronor.



Den lilla lastbåten **Rex** byggdes redan 1865. Foto: Krister Bång.

Såld till p.r. Hans Andersson i Buttle för 16 700 kronor den 28 september 1975.

Såld i månadsskiftet september/oktober 1977 till A Jansson i Vallentuna. Såld i januari 1979 till Gunnie Kempe i Stockholm som lustfartyg och återfinns numera vid Norr Mälarstrand under namnet **Aisling**.

Tre rederier

Rederiaktiebolagen Rosenberg, Rosenhalm och Rosenfal. Dessa tre rederier startades 1921 och efterhand inköptes tre fartyg.

Som stor delägare fanns John Carlbom, fast hans namn kanske inte alltid framträder som huvudperson.

I mitten av 1930-talet intar Torsten Carlbom en framträdande roll.

S/S **Rosenborg** 1921–1934.
Byggd 1919 Grimstad.

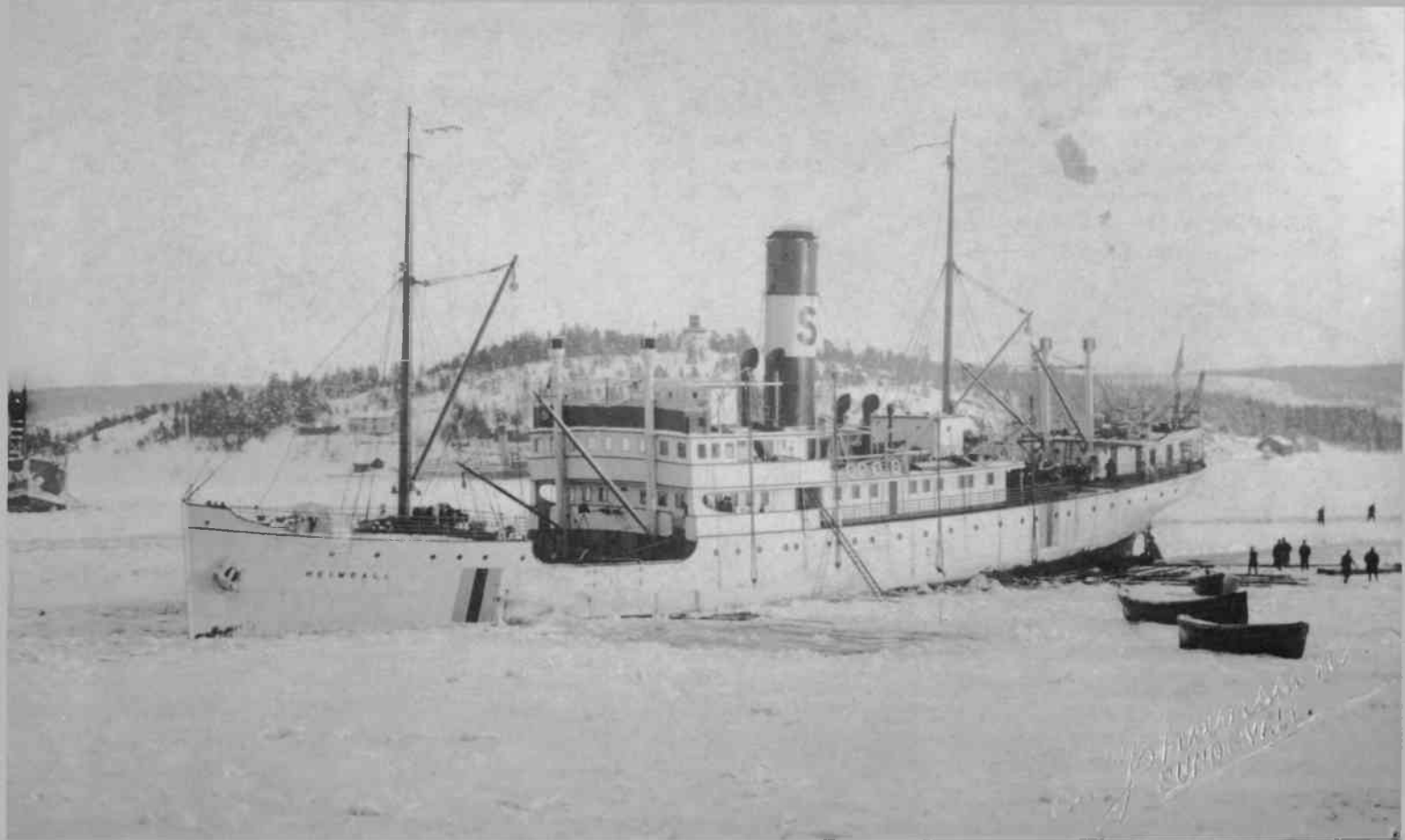
Beställare var Skibs A/S Fagernes i

Oslo. Inköpt av konsul Carlbom år 1921 för 800 000 norska kronor. Överförd till RAB Rosenberg i Kullavik med C O Norin som redare. Rederiet hade säte i Göteborg och dess styrelse var från starten C O Norin och Georg Boden. År 1934 inträdde John Carlbom i styrelsen och sonen Torsten blev suppleant.

Den 19 april 1934 såldes fartyget till O/Y Pohjonmeri i Åbo. Priset var 250 000 kronor. Namnet bibehölls under finsk flagg. 1941 beslagtogs fartyget på Trinidad och sattes under brittisk flagg.

Det brittiska fartyget **Rosenborg** torpederades den 8 juni 1942 öster om Yucatan av U 504.

*Fortsättning följer
i Länsypumpen 1992:1*



Sveabolagets *Heimdall* efter propellerhaveriet i isen utanför Sundsvall 1916. Vykort ur Gunnar Lefrells samling.

Vykortshörnan

Av Robin Holmstedt

ISDRAMA FÖR 75 ÅR SEDAN...

Ett isdrama av lättare art utspelades utanför Sundsvall när Kung Bore satte hela norrlandskusten i ett hårt isgrepp. Även södra Sverige hade en besvärlig vinter år 1916. Det är visserligen så att Norrland får snö och isvintrar årligen på grund av dess nordliga breddgrader och arten av detta isdrama var kanske inte unikt eller märkvärdigt. Skillnaden mot de andra åren var att veckotidningen *Hvar 8 Dag* och lokalfotografen R Johansson från Sundsvall var på plats och tog flera bilder på infrusna fartyg på Sundsvallsfjärden, gjorde dem till äkta fotografiska vykort och sålde dem till intresserade som minne av händelsen.

Sveabolagets vita passagerarångare *Heimdall* och Bancobolagets lastångare *Orion* spelade huvudrollerna och var blickpunkten för de ditresta fotograferna. Även lokalpressen var framme och skrev nästan dagligen under hela januari och februari. När *Heimdall* skulle

gå till Sundsvall enligt tidtabellen i januari satte svåra och tjocka isbälten, från Bremö in till Sundsvallsfjärden,

stopp för henne och flera svenska och utländska lastfartyg. Istjockleken var då 37 cm. *Heimdall* var utmärkt isför-



Ännu ett vykort från isdramat på Sundsvallsfjärden. Ur Robin Holmstedts samling.

stärkt men hade haft jobbigt att forcera isen i rännan. Bogserångarna från Sundsvall, **Bore**, **Virgo** och **Sund** med goda isbrytaregenskaper hjälpte till att assistera isfasta lastångare och höll rännan öppen. Vid Vindskärs varv råkade **Heimdall** ut för propellerskador vid försök med isbrytning och blev liggande där. Man blev tvungen att byta propeller och vid detta arbete fick fören genom belastning med is sänkas för att underlätta det hela vilket syns på vykortet. Utanför **Heimdall** låg femton svenska och holländska lastångare fast och inväntade assistans för att komma loss ur isgreppet för vidare färd till sina destinationer. Det var Sveabolagets **Bore**, **Embla**, **Svecia**, **Artemis** och **Stegborg**. Från Holland **Leonora**, **Waal** och **Weelsum**, helsingborgsångaren **Amphitrite**, gefleångarna **Crimdon** och **Heras**, trelleborgsångaren **Scania**, stockholmsångaren **Roslagen**, kalmarsångaren **Kalmarsund X** samt norrköpingsångaren **Barbro**. Efter några dagars bytesarbeten kunde **Heimdall** fortsätta med isbrytning för att assistera andra fartyg. Så småningom återvände hon till Stockholm. Även Transportbolagets isbrytande bogserångare **Hero** deltog i iskampen. Vindförhållandena spelade spratt och bildade packis.

Utanför Härnösand låg Bancobolagets **Orion** fastskruvad i flera dagar med 4 000 standards trävaror. Man beslöt att försöka öppna rännan för **Orion** genom isprängning med dynamit. Arbetet med ångarens uttagning ur isen började med att man sprängde en ränna på 800 meter, från havsbandet 180 meter. Från Umeå anlände 10 vagnar dynamit till Härnösand. Sprängningen för den liggande ångarens befrielse bedrevs oavbrutet. Förflyttningen

skedde på så sätt att ståltrossen fästes i isen. Laddningarna till de skott man sprängde med slukande stora mängder dynamit. Husen inne i staden skakade

vid varje detonation. Arbetsstyrkan bestod av 200 man jämte ett antal hästar. Hela sprängningskostnaden torde utgjort 25 000:-

OMBORD



Margas besättning från vänster till höger: Skepparen Gottfrid Andersson, Evert Bengtsson, Albert Andersson, Bocke-Wilhelm, Birger Andersson och Helge Kristiansson.

Att samla besättningar i grupp på vykort är ett populärt samlarområde vid sidan av båtvykort. De ger många bra slantar vid auktioner under förutsättning att det finns uppgift om namn på besättning och båt. Vidstående trevliga vykort visar besättningen på en fiskerbåt och jag hittade det på en samlarmässa i Skåne för ett spottstyperpris.

Dan Samuelsson var en känd fotograf i början av 1900-talet. Han tog massor av bilder på fiskerbåtar och bebyggelse på Smögen. Han hade egen fotoateljé och tillverkade inte bara vykort utan även äkta fotografier, vilka flera fotoar-

kiv i museer är lyckliga ägare till. Det ställde till problem att kortet inte angav namnuppgift på båt och besättning när jag köpte det. Av en slump fick jag syn på samma motiv som vykortets i Kjell Hjerns bok "Västkustsommar" 1978 med fullständig namnuppgift, så var det problemet ur världen. För vetgiriga byggdes **Marga** år 1914 i Strömstad som jakt på 39 bruttoton. Kortet togs år 1923 och gavs ut av Samuelson & Johansson. Det var poststämplat 13 juli 1938 och adresserat till Göteborg.

Vykortshörnan önskar läsarna en angenäm och god jul! ■

Fartygsgalleriet

Båtmodeller av trä · Marin Konst
Kaptenstavlor
Dekoration för Marin Miljö
Skeppscollage · Gamla Block
Sjökortsbrickor · Salutkanoner

*Vi söker kontakt med byggare
av modellbåtar/flaskskepp*

Skärgårdsgalleriet

Skärgårds- och
Stockholmsmotiv
Sjöfåglar av trä
Skärgårdsböcker
Presenters för
skärgårds- och
naturintresserade

Gamla stan – The old Town · Österlånggatan 12 · S-111 31 Stockholm · Telefon 08-21 25 65



Fartygskyrkogården i Hälle i Idefjorden.

Idefjorden – en död fjord?

Text och foto Donald MacFie

Tvärtemot vad man kunde tro, så är Idefjorden inte helt död. Tillfrisknandet på den ekologiska sidan fortskrider, om än långsamt och den är inte helt död när det gäller fartyg. Dock skall tilläggas att några av fartygen är döende. Längs en bergssida i en liten lagun låg så sent som sommaren 1991 en liten bukett med gamla damer som sett bättre dagar och som visat större världsvana fram till somma-

ren 1986, då de förtöjdes för gott där.

Färgen har för länge sedan flagnat och spruckit och rosten lyser starkt röd i solen. Någon bottenbeväxning är det inte att tala om, trots åren i upplag, det har nämligen den visa naturen sett till.

Platsen är Hälle på den svenska sidan av fjorden och i bakgrunden kan man ana murarna på Fredrikstens fästning. Från själva vägen är de väl kamo-
flerade, men från sjösidan frammanar

de drömmar om något spännande. Det är förvisso inte så ofta man kan se en fartygskyrkogård i våra farvatten.

Längst inne vid berget ligger **Salome**. Hon är byggd 1955 i Wallsend och fram till 1977 gick hon under brittisk flagg för Everard som **Continuity**. Med svenska intressen är det huvudsakligen nordiska hamnar och andra östersjöhamnar som anlöpts. I böckerna anges Erika Sh. i Panama som ägare och när hon går i upplag i Köpenhamn sensommaren 1983 dyker Alvar Olssons namn upp i listorna. Hon går aldrig ur upplag utan förflyttas till Idefjorden tre år senare. Förfallet har säkerligen börjat redan då.

I mittpositionen ligger **Ramona**. Hon startade sin uppläggningsperiod i Köpenhamn 1984 och Alvar Olsson ser till att även hon kommer på plats sommaren 1986. Också hon har fyllt sin uppgift i huvudsakligen nord- och östersjöhamnar.

Tidigare gick även hon för Everard under brittisk flagg men under namnet **Sanguity** fram till 1978, då de svenska ägarintressena kommer in i bilden.

Längst ut ligger gamlingen **Blackwell Point** byggd 1951 och lastade ca 2 700 ton om alla regler följdes. Hon byggdes i Sunderland som **Blackwall Point**, så namnändringen blev inte så dramatisk när Alvar Olsson kom in i bilden.

Skicket på henne är samma som för de övriga två. Tiden och vädret har gjort sitt. Kanske har Alvar Olsson också gjort sitt, för när jag i lugn och ro sätter mig ned och tittar i Lloyds Index finner jag att de tre, trots de många åren i upplag finns med och att Thun står som ägare från början av 1991 för dem.

Detta konstaterande får mig att fundera lite över ägarstrukturen vid den privata hamnen eller bryggan vid vassruggen. Där ligger fler välhållna coasters. Ja, välhållna från den plats jag står på i alla fall. De ligger i en prydlig rad och jag ser tre olika nationsflaggor, men den vanligaste är blå-gul-grön och något odefinierbart i mittfältet. Detta för tankarna till kristallklart vatten, långa mjuka sandstränder och palmer som sakta rör sig med vinden. Jag kastar en snabb blick i Idefjordens vatten och konstaterar att jag fortfarande är kvar trots att det står Kingston i aktern på några stycken.

Att det finns folk ombord konstaterar jag när jag ser någon spänstigt för-





I den lilla privata hamnen i Hälle ligger flera coasters med olika nationsflaggor. Den lilla bogserbåtens skrov vittnar om ett gammalt bygge. Vem vet Singels historia?

flytta sig över relingarna från båt till båt. I övrigt inte en rörelse. Det är ju faktiskt semestertider och jag gissar att man säkert inte kör med dubbla besättningar ombord i dessa. Alla båtarna är målade som om de varit samma färgburk som använts. Skroven är blå, men jag får inga associationer när jag ser skorstenarna, gula med svart topp.

Den yttersta stämmer inte riktigt med sin norska flagg och sitt något mörkare skrov. Raden börjar utifrån med **Haviken** (No) b. 69, **Lovinda** b. 66, **Laguna** b. 66, **Lunden** b. 61, **Gule** b. 40 samt en bogserare som lystrar till namnet **Singel** b. 1925.

Haviken byggd i Westerbroek seglade under namnet **Andre** fram till 1974, då hon bytte till **Lintind** med norsk flagg och sitt nuvarande namn fick hon 1988 och redas av Supply Service Management A/S Farsund för närvarande.

Lovinda är från början tysk under namnet **Herm Kiepe**, vilket hon hade med sig när hon levererades från Emden 1966. Under norsk flagg kallades hon **Ramsjø**. Hon fortsatte emellertid att föra norsk flagg och bytte namn till **Dorinda**. I samband med att en plånboksvänligare flagg hissades i aktern tillkom det nuvarande namnet **Lovinda**. Och med något mindre bokstäver, men ändå fullt läsbart – **Kings-ton**. Liksom de flesta fartygen i denna delen av Idefjorden står Thun som ägare.

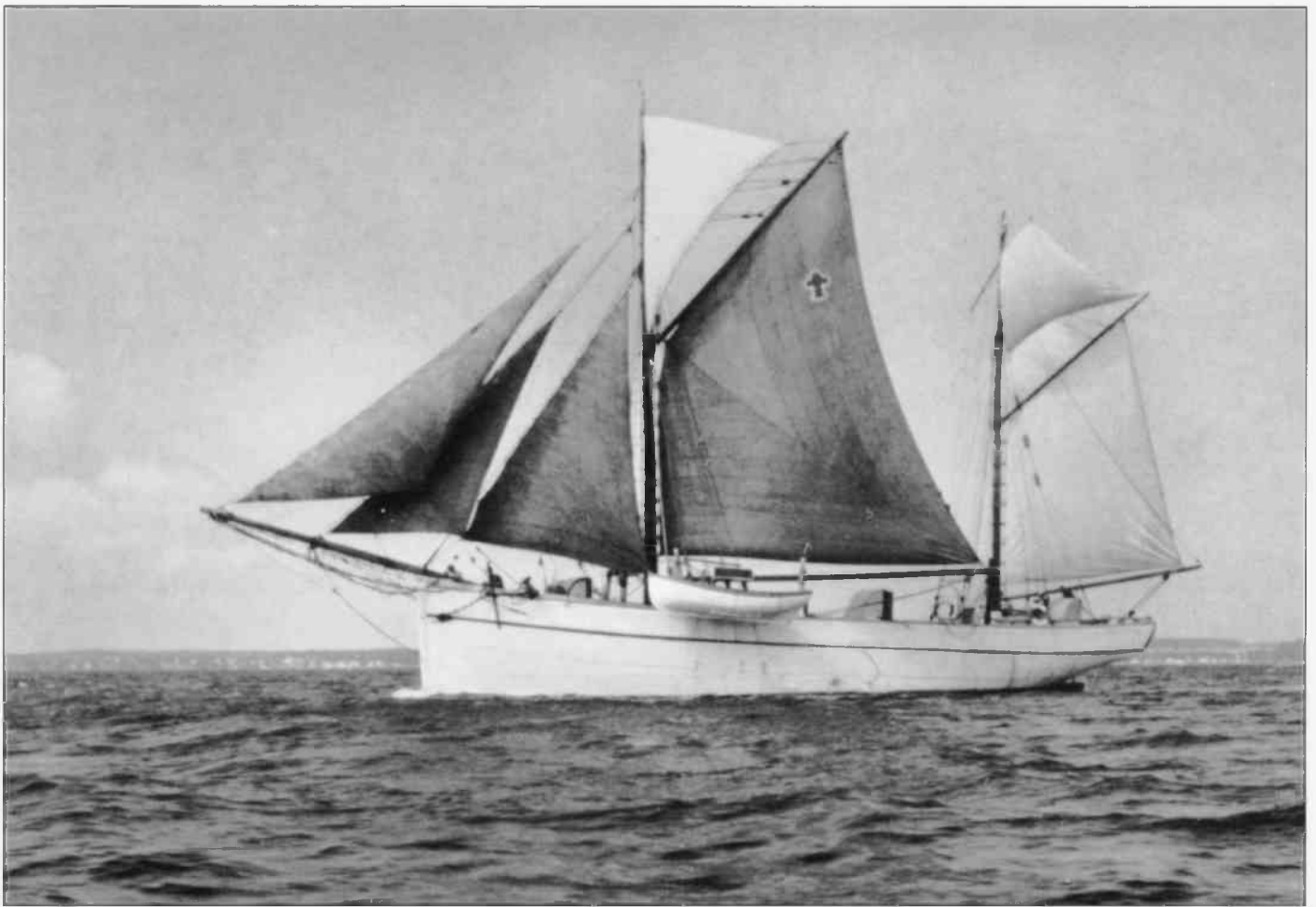
Laguna har Lotus Sh som ägare i senaste Lloyds register, men mycket

har hänt sedan dess och givetvis finner man att Thun är ägare, för detta verkar vara en paketslösning. Namnen **Ulla** -89 och **Ulla Lonnie** -86 kanske en och annan båtolog förknippar med Falkenbergsbesök. Tidigare har hon varit **Gitte Steen** -77, **Bidjovagge** -72 och från början **Liss** vid leveransen i Mandal 1966 till 1970.

Unden har hunnit med att föra flagg från fyra olika länder. 1961 levererades hon från Zaltbommel och som namnet antyder var knytningen till Sverige stor. När hon såldes till Finland 1966 bytte hon inte namn utan lät det inkörda namnet stå kvar. Även när hon 1985 hissade svenskt i aktern kom namnet att kvarstå, både för Red AB Rany och Red AB Gule men när Alvar Olsson lät registrera henne på St Vincent lät man namnet öka med bokstaven L i början.

På tal om Red AB Gule, så ligger **Gule** längst in med sina dryga 50 år på nacken. Hon är illa medfaren och i vinden blåser resterna av en svensk flagga ut. Bortåt hälften är bortblåst under upplagsåren i Köpenhamn och gränsvattnet mellan Norge och Sverige. Trots att hon en gång anmäldes för registrering på Cayman Island är det Falkenberg som lyser i aktern och det är kanske där man kan göra en gissning om förklaringen till att Thun står som ägare till fartygen. Kan det möjligtvis vara så att Thun inte fått betalning för reparationer och upplag i hallandsstaden och kanske tröttnat och tagit dessa något ålderstigna fartyg i stället. Man kan aldrig veta och kanske aldrig få reda på det, men faktum kvarstår att de låg i Hälle under sensommaren 1991. ■





Sjöscouternas övningsfartyg *Elida* av Lysekil var en tyskbyggd kutter från 1886. Vykort från Terje Fredh.

Skolskeppet *Elida* år 1954

Av Terje Fredh

Många år innan varje kommun skaffade sig egna skolskepp fanns det i Lysekil ett seglande övningsfartyg. Redan 1954 köpte sjöscouterna en engelsk kutter som fick namnet *Elida*. Många lysekilsbor var besättningsmän och en av dessa var borgmästaren Nils W. Granqvist.

Bakom idén med ett seglande skepp stod mästerlotten Arne Stranne och kammarskrivare Lars Lovén som 1954 började att leta efter båten. Samma år hittade man *Elida* som var byggd i Tyskland 1886 för engelskt fiske under namnet *Silver Trawl*.

Elida var på 81 ton och kom 1899 till ett rederi i Farsund, Norge, för att 1900 inköpas till Gullholmen av kapten Arvid Olsson.

När småfraktarna slogs ut lades hon upp på Gullholmen och blev sedan till salu. Innan dess hade kuttern körts över

i Karlstads hamn av en stor ångare.

Rotary i Lysekil tog initiativet till sjöscouternas stödförening vars ordförande blev borgmästare Nils W. Granqvist. Projektet fick ekonomiskt stöd av Arvsfonden och gåvor från företag och privata.

Varvet på Fiskebäckskil byggde om *Elida* medan arbeten under vattenlinjen gjordes vid Fridhems varv. Det mesta arbetet gjorde dock kårens medlemmar. Ny motor, rigg, inredning och elsystem kostade pengar.

– *Elida* köptes för 6 000 kronor, berättar Bertil Nilsson som blev sjöscout genom att han också var spelman och en sådan behövdes på resorna.

Kapten Traung i Göteborg hade ritat nya segelsättningen som var storsegel, mesansegel, klyvare, gaffelsegel och stortoppsegel.

Lastrummet blev en mäss på 18 kva-

dratmeter med plats för åtta bord och 40 stolar.

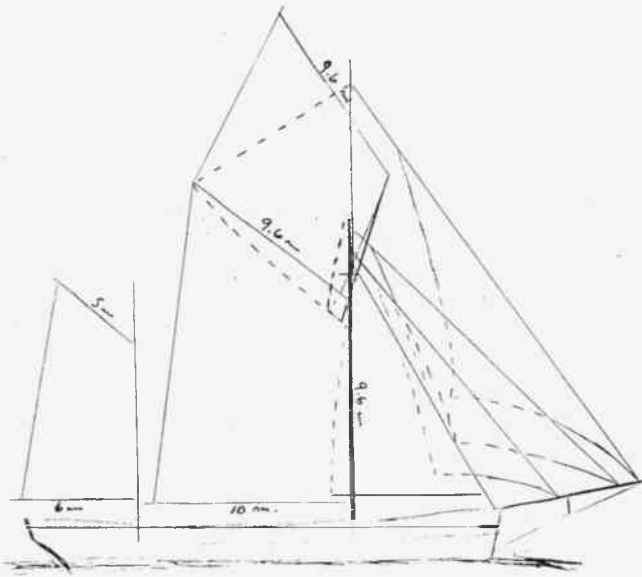
Våren 1955 var *Elida* vitmålad och klar för provturen. En del missöden inträffade och lite pinsamt var det en fredagskväll när *Elida* skulle lämna gästhamnen i Långedrag. Arne Stranne navigerade fel och blev sittande på det enda skäret som fanns i hamnen. Detta inför restaurangens gäster som tittade i fönstren.

– Vi kom loss, minns Bertil Nilsson. Ett dussin sjöscouter som gick ombord i Göteborg pumpade hela natten tills vi kom till Strömstad. Sedan fick den egna besättningen pumpa läns söderut till Lysekil

Elida hade reg.nr 3845. Sålades 1963 till Lennart Abrahamsson i Kungshamn för 12 500 kronor.

Avfördes 1966 berättar kutterkännaren Eric Dambert.

den 25 juli 1956.



SKALA 1:200



Mästerlotsen Arne Stranne och borgmästaren i Lysekil Nils W Granqvist. Foto från Terje Fredh.



Elida i Lysekil. Foto från Terje Fredh.

"Elidas new look"

Undermast ovan däck: 15,6 m	Mesanimast: 12,5 m
Eselhuvud: 2,7 m	Underbom: 6,0 m
Stortopp: 10,4 m	Gaffel: 5,0 m
Höjd över däck: 23,3 m	Klyvarbom: 7,2 m
Underbom: 10,0 m	
Stående lik: 9,6 m	
Storgaffel: 9,6 m	Enl. anvisningar från
Stortoppsegelspristång: 9,6 m	kapten Traung, Göteborg



Skeppare Gillet 1641-1991 Skeppare Societeten

boken SJÖSTADEN
NORRKÖPING
har utgivits med anledning
av Skeppare Societetens
350 års jubileum

Boken distribueras av:
Skeppare Societeten
i Norrköping
Box 6077
60006 Norrköping

Postgiro: 8 62 11-0

Pris: 180 kr
+ porto 18 kr



Sjöröken ligger tät över Göteborgs hamn i februari 1966. Kvicksilvret är långt under nollstrecket och Kung Bore är på väg att lägga Göta Älv i isens grepp. Vid Masthuggskajens början ligger de båda flodsprutorna i sin beredskap och vid kajen bortom släpper tyska ångaren Flensau från Flensburg, ut ett stort ångmoln. Ute på redden ligger S/S Anne från Panama och bakom henne M/S Theseus, ex-Transaren Faxen. Foto: Bertil Söderberg.

Redaktionen önskar

God Jul
och
Gott Nytt År