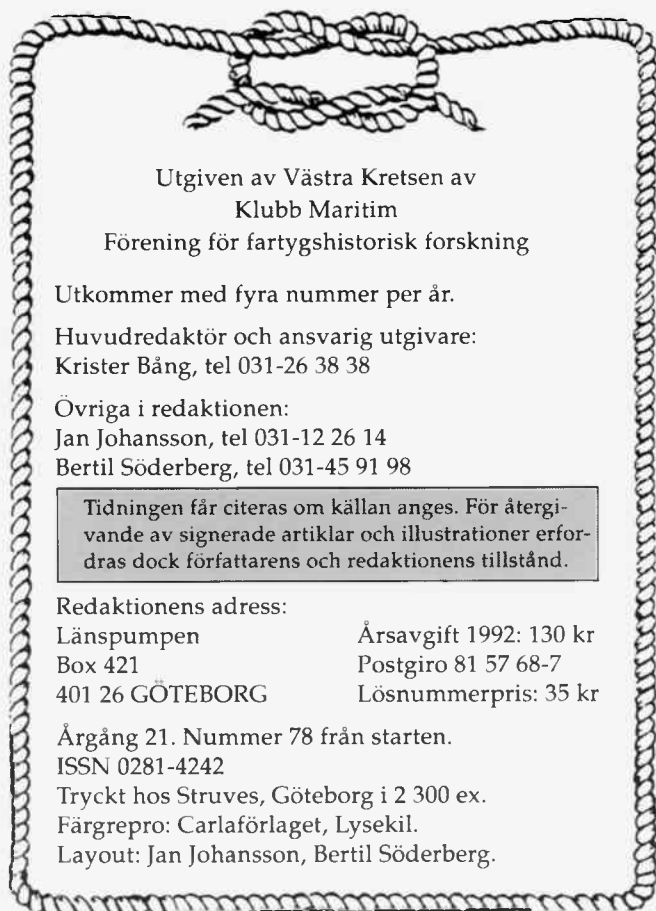




35:—





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 återgi-
 vande av signerade artiklar och illustrationer erfor-
 dras 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 21. Nummer 78 från starten.

ISSN 0281-4242

Tryckt hos Struves, Göteborg i 2 300 ex.

Färgrepro: Carlaförlaget, Lysekil.

Layout: Jan Johansson, Bertil Söderberg.

Omslagsbilden: Från Holland har vi fått bilden på **Nord-
 stiernan** när hon anländer till Nieu Waterweg. Namnet
 målades tydligen för hand före bogseringen från Sunds-
 vall. En kort tid var hon svensk och nu undrar man vad
 som skall hända med den gamla f d Hurtigrutt-båten.

Redaktionellt

Välkommen till en ny årgång tillsammans med Länspumpen. I år har vi utkommit i 20 år och utvecklingen av tidningen har ju inte legat stilla. Det kan du lätt konstatera om Du är lycklig innehavare av Länspumpens första nummer.

Vi har lyckligtvis fått in en hel del material och allt har inte fått plats i detta nummer. Så vi har en hel del att se fram emot redan nu till nästa nummer.

Vi har liggande flera "maffiga" färgkort tagna på 50- och 60-talet. Dessa kommer vi att njuta av under året.

Höstens första nummer blir en "Finlands-Special". Vi arbetar redan med planeringen för detta nummer som ser ut att bli mycket intressant.

Nummer 4 avser vi att bli jubileumsnummer. Vad det kommer att innehålla är fortfarande en hemlighet.

Så det finns en hel del att se fram emot i fortsättningen.

Redaktörerna

Innehållsförteckning

- 3 Den svenska gastankerepoken.....Lennart Rydberg
- 10 Båtarna från Lundby.....Bertil Söderberg
- 12 En fiskarsläkt på Åstol.....Krister Bång
- 17 Böcker på frivakten.....
- 17 Bogserångaren **Primus**.....Daniel Näsman
- 18 Trotjänaren Eos.....Jan Davidsson
- 22 Färjelinjer i väst 1991.....Rickard Sahlsten
- 24 Frågor-Svar-Kompletteringar.....
- 29 Färgsidan.....
- 30 Namnet Carlbom inom svensk trampfart (2).....Lennart Petersson

Svensk Illustrerad Skeppslista 1992



Över 450 sidor

Svenska handelsfartyg över 149 br.ton
 Svenska fiskefartyg över 90 br.ton
 Sveriges Segelfartygsförening
 Huvudord och förkortningar
 Signalebokstäver
 Ex-svenska fartygsöden
 Adresser till svenska rederier

Pris: 195:-

Sätt in 195:- på Pg 439 50 28-6 Klubb Maritim Västra Kretsen
 så skickar vi Skeppslistan -92





Trelleborgs Ångfartygs AB:s LPG-tanker *Paul Endacott* på en leveransbild från Kockums varv.

Den svenska gastankerepoken

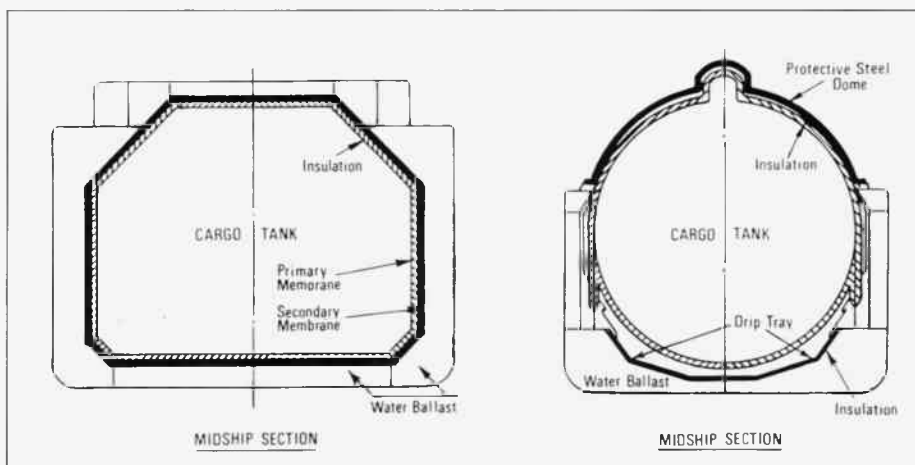
Av Lennart Rydberg

Av våra mer naturvänliga bränslen är några gaser vid normal temperatur. Det gör dem svåra att transportera från produktions- till konsumtionsställe. I slutet på 1950-talet lyckades man dock lösa problemen och oceangående gastankfartyg avsedda för transport av naturgaser och petroleumgaser började byggas.

Naturgaser, som använts som bränsle i 200 år, innehåller huvudsakligen metan som kan fås att övergå i flytande form genom kompression och/eller nedkylning. Naturgasens kondensationspunkt ligger vid ca -162°C och vid denna temperatur transporteras gasvätskan i fribärande isolerade prisma- eller sfäriska tankar (t.ex. norska Kvaerner-Moss systemet) eller i isolerade lastutrymmen (franska GazTransport principen). Tankväggarna byggs av nickelstål och måste vara mycket väl isolerade för att, vid läckor, ej LNG

(liquid natural gas) skall kyla ned skrovet som i så fall blir skört som glas. Naturgas expanderar 630 ggr vid övergång från flytande till gasfas och motsvarande kan volymen minskas 630 ggr vid stark nedkylning och övergång till vätska. Nedkylning sker i utskeppningshamnen och transporten sker i

nedkylt tillstånd liksom även lagring i mottagarhamnen. Först vid distribution till konsumenterna återgår man i gasfas. Avstånden mellan källorna och konsumenterna är i regel stora. De viktigaste marknaderna finner man i USA och Japan medan de största leverantörerna är Alaska, Algeriet, Karibien,





Red. AB Nordics andra gastanker byggdes på Falkenbergs Varv och levererades i november 1965. Hon var en paragraftanker.
Fotoarkiv: Klubb Maritim Västra Kretsen.



Strax före nyår överfördes två NIS-registrerade större LPG-tankers till svensk flagg. Här syns **Herakles** när hon var norsk.



Happy Bird byggdes för svensk räkning som **Libra** 1968 av Jos. L. Meyer i Papenburg.

Libyen, Nigeria, Venezuela samt länder i Sydostasien.

Den första oceangående LNG tankern var **Methane Pioneer** som transporterade sin premiärlast 20 februari 1959 från Lake Charles, Louisiana, till Canvey Island. **Methane Pioneer** var en ombyggd C1-M-AVI och hade fem självbärande aluminium-tankar.

Användningen av naturgas som energikälla ökade successivt. I mitten av 1970-talet förväntades en kraftig expansion av förbrukningen av naturgas och ett stort nybyggnadsbehov av LNG-tankers. Flera varv utvecklade därför koncept för LNG-tankfartygsflottor där de enskilda fartygen hade en lastvolym på ca 125 000 kubikmeter.

Petroleumgaser, som är mindre krävande i temperaturhänseende, erhålles som biprodukter vid oljeraffinering och utgörs huvudsakligen av propan, butan och ammoniak. Vid nedkylning till ca -50° kan gaserna bringas över i vätskefas vid normalt tryck och transporteras i LPG-tankfartyg (liquid petroleum gas). Före 1959 transporterades gas vid vanlig temperatur men under starkt övertryck. Därefter utvecklade semikyllda system med semitryck t ex vid -10°C. 1961 byggdes det första fartyget för transport vid normalt atmosfärtryck men med full kylning som alltså sker vid omkring -50°C.

I svenska handelsflottan har genom

åren funnits tretton gastankers varav tolv LPG-tankers och en LNG-tanker. Den första LPG-tankern levererades 23 mars 1963 från Ateliers Duchesne & Bossnière, Le Havre, Frankrike till AB Gasmarin (Red. AB Nordic), Stockholm. Hon fick namnet **Celsius** (reg. nr 10381) och var 61,60 m lång, 10,80 m bred, 5,50 m djup och hade ett djupgående på 4,30 m. Hon lastade 1.145 kubikmeter och hade en dödvikt på 849 ton och ett brutto på 1173 ton. Maskineriet bestod av en 6-cyl. 4-takts enkelverkande MAN diesel på 1300 hp med vilken hon gjorde 12 knop. **Celsius** såldes i oktober 1976 till Palatine Shipping & Trading Ltd, Singapore och döptes om till **Celia**. 1979 bytte hon namn till **Caribgas V** redad av Caribgas Inc. Singapore. 1982 överfördes

ägandet till Caribgas Fifth Inc., Panama (Maritime Financial Services Inc., Virgin Islands). 1985 bytte hon namn till **Norcaribe**, såld till Norvest Ltd, Panama. Namnet bär hon fortfarande men som ägare står numera Texas International Imports Corp, Panama enligt Lloyd's Register of Ships.

Den andra svenska LPG-tankern var också den första svenskbyggda. Hon levererades som **Paul Endacott** (reg.nr 10488) 28 maj 1964 från Kockums Mekaniska Verkstad till Trelleborgs Ångfartygs AB. Fartyget, som var varvets sjuttonde nybygge för Trelleborgs Ångfartygs AB var döpt efter befraktaren som var pionjär för petroleumgasens användning i USA. **Paul Endacott** var på 22090 dw.ton, mätte 19077 bruttoton och hade en tankkapacitet på

24000 kbm och kunde föra last i -51 °C. Vid leveransen var hon världens näst största LPG-tanker, endast överträffad av **Bridgestone Maru** på 25600 t.dw levererad några månader tidigare.

Paul Endacotts mått var längd ö a 183,92 m bredd 25,00 m, djup 14,7 m och djupgående 10,62 m. Hon hade en 8-cyl. Kockums-MAN diesel på 10.350 EHP och gjorde 16,7 knop. I november 1973 såldes **Paul Endacott** för 8,3 milj. dollar till Norfolk Multina Shipping Co., Monrovia och fick namnet **Norfolk Multina**. 1978 bytte hon namn till **Cassie Hill** och med ägare California & Montgomery Corp., Monrovia. I november 1978 namnbyte igen till **Petrogas I** av Singapore hos Saudi Multina Gas & Transportation, Jeddah. 1984 lades hon upp i Ko Sichong samtidigt som Navigas Ltd Gibraltar stod som ägare. Hon anlände 1 maj 1985 till Kaohsiung för att ända sina dagar.

Den tredje LPG-tankern var ett second-handfartyg som inköptes av Red. AB Svea 1965 från Frankrike. Tankern var byggd som **Descartes** i La Ciotat 1959 för Gazocean S.A. i Martigues. Hon var på 709 tdw och 847 br. ton och hade en tankvolym på 921 kbm. Maskineriet utgjordes av Pielstickmotorer på 1000 EHK. Längden var 62,2 m och bredden 9,27 m. Under svensk flagg fick hon namnet **Etna** (reg. nr 10587). Efter tre år såldes hon i oktober 1968 till Lutveco, Luzon Stevedoring Co., Manila och döptes om till **LSCO Briton**. Den 9 november 1970 under lossning vid en Shell-anläggning ca 60 miles syd Manila exploderade hon. Fartyget blev så förstört att det kondemnerades och såldes till upphugging.

Fjärde LPG-tankern byggdes i Sverige och var unik så till vida att hon var en paragraftanker. **Fahrenheit** (reg. nr 10642) levererades 1 november 1965 från Falkenbergs Varv till Red. AB Nordic, Stockholm och chartrades av Gazocean, Paris. Hon lastade 675 ton och hade ett brutto på 499 ton. Längd ö a 60,2 m, bredd 10,20 m, djup 5,20 m och djupgående 3,35 m. Tankvolymen var 900 kbm. Maskineriet utgjordes av en 6-cyl. 4-takts enkelverkande MWM-diesel på 975 hk med vilken hon gjorde 11,5 knop.

Fahrenheit såldes i september 1976 till Hirundo Shipping Ltd, Monrovia och omnamnades **Karama**. I januari 1977 köptes hon av Dubai Maritime



Den första LPG-tankern levererades 1963 till AB Gasmarin (Red. AB Nordic) i Stockholm. Hon var på 849 tdw. Foto. J. C. Lund.



Svea-bolaget gick in i gasfarten 1965. Etna var svenska namnet på tankern.



Även Transmarin var engagerade i gastrafiken. Från vänster syns **Claude** levererad 1967 och till höger **Nicole** även hon från 1967. Foto från Krister Bång.

Transport Co., Dubai (Sheikh Rashid Bin Said Al Maktoum), men behöll namnet. Som **Karama** återfinns hon ännu i Lloyd's Register of Ships.

LPG-tankern nummer fem blev **Claude** (reg. nr 10808) levererad 8 mars 1967 från Jos. L. Meyer, Papenburg till Transmarin i Helsingborg. Hon var på 1613 t dw, 1245 bruttoton och hade en tankvolym på 1500 kbm i vilka hon kunde föra last ned till -48°C. Hennes mått var l ö a 67,76 m, bredd 11,50 m, djup 5,60 m och djupgående 5,02 m. Maskineriet var en 8-cyl. 4-takts enkelverkande Kloeckner-Humboldt-Deutz (KHD) diesel på 1500 EHP med vilken hon gjorde 12 knop. I september 1974 såldes **Claude** till Antarctic Gas Inc. (Gazocéan Armement), Panama. Hon behöll namnet men bytte till Panamaflagg. 1982 bytte hon namn till **Caribgas 20** med ägare Caribgas Twenty Inc., Panama (Maritime Financial Services Inc., Virgin Islands). I maj 1988 blev hon **Eurogas One** hos Yesimar SA, Panama och redan efter två månader, d v s i juli 1988 **White Star** hos Star Lines SpA, Mestre, Italien. I juli 1989 omdöpt till **Andrea Corsali** med fortsatt italiensk flagg. I november 1989 skiftade hon till Tongaflagg. Hon är fortfarande i trafik.

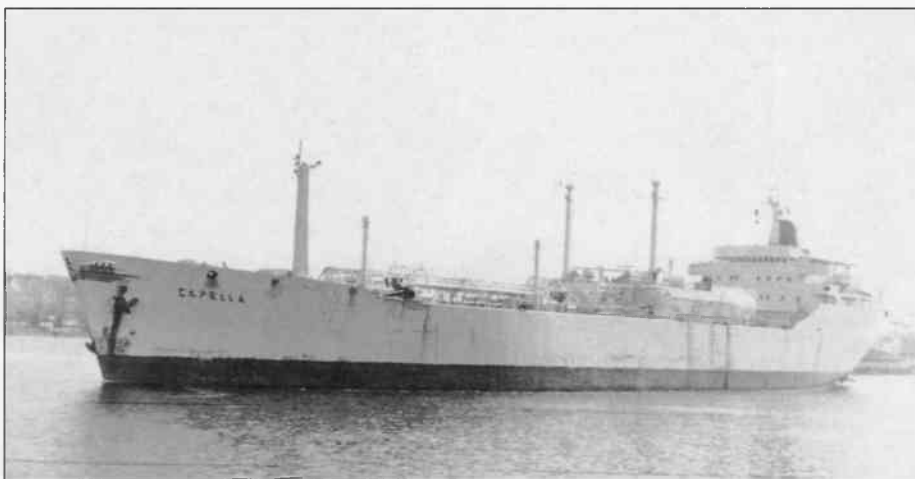
Sjätte LPG tankern byggdes vid Chantiers Naval de La Ciotat, Frankrike och sjösattes som **Benjamin Franklin** för Transocean Gas Shippings, Panama, räkning. Under utrustning köptes hon av Stockholms Red. AB Svea och levererades 21 juli 1967 som **Capella** (reg. nr 10844). Under en kort tid 1967 bar hon namnet **Franklin**. Hennes dödvikt var 10768 ton, bruttotonnage 10776 ton, tankvolym 14 300 kbm med möj-

lighet att föra last ned till -48°C. Längden var 150,34 m ö a, bredd 21,70 m, djup 13,33 m och djupgående 7,88 m. Hon hade en 6-cyl. tvåtakts enkelverkande Sulzer-diesel på 8000 EHP med vilken hon gjorde 16 knop. Hon hade f ö ett systerfartyg som döptes till **Archimedes**. **Capella** såldes i oktober 1973 till Italien och blev **Luigi Casale** hos Crioflotta Soc. di Nav.SpA & Oceangas Italia SpA, Palermo (Unione Ligure Armamento SpA, Genua). I januari 1988 blev hon **Blue Star** hos Sicilsud Leasing SpA (Star Lines SpA), Mestre (jfr **Claude**). I april såldes hon till okända köpare och fick namnet **Africa Rainbow** och hemmahörande i Panama. I juli 1989 bytte hon namn till **Nordic Rainbow** fortfarande hemmahörande i Panama men med Entebbe Co. Inc., Panama som ägare. Hon är fortfarande i trafik oktober 1991.

Nästa LPG-tanker blev **Nicole** (reg. nr 10883) som levererades 8 november 1967 från Jos. L. Meyer, Papenburg till

Red. AB Transmarin, Helsingborg. **Nicole** var på 3 100 ton dödvikt och 2 592 ton brutto. Hon lastade 3000 kbm och kunde kyla ned till -48°C. Längd ö a var 90,10 m, bredd 14,03 m, djup 7,29 m och djupgående 6,1 m. Maskineriet var en 12-cyl. fyrtakts enkelverkande KHD diesel på 3500 BHP med vilken hon gjorde 15 knop. I april 1977 såldes **Nicole** till Gladstone Co Ltd (Houlder Bros), London men behöll namnet. Så var även fallet i juni 1978 då hon övergick till Korea Chemical Carrier Ltd, Busan, Korea. Hon återfinns fortfarande i Lloyd's Register of Ships med ägare Yoo Sung Shipping Co. Ltd, Busan.

Åttonde LPG-tankern blev **Libra** (reg. nr 10910) levererad 7 februari 1968 från Jos. L. Meyer, Papenburg till partrederiet "Libra", Råå. Hon lastade 1613 ton, mätte 1243 bruttoton. Måtten var l ö a 67,67 m, bredd 11,52 m, djup, 5,04 m, d v s en syster till **Claude**. Maskineriet var en 8-cyl. fyrtakts



Capella togs över av Svea-bolaget när hon låg under utrustning vid varvet 1967. Efter sex år såldes hon till Italien. Foto: Terje Fredh.



Ligur byggdes 1970 för ett partrederi i Helsingborg. Hon byggdes på tre olika varv!



Roland blev Broströms första och enda gastanker. Hon gick direkt till uppläggning efter leveransen. Bild från Howaldtswerke.

enkelverkande KHD diesel på 1500 EHP. **Libra** övertogs 1972 av Ingvar Burnelius och fick då hemort Göteborg. Våren 1973 ropades **Libra** in av Landsbanken i Oslo som hade fordringar i båten. Hon hamnade hos I/S Sungas II (Olaf Pedersen R/A) under namnet **Sunny Fellow**. 1978 överfördes hon till Gasfellow Shipping Corp. (Naess), Singapore men behöll namnet. I januari 1981 blev hon **Happy Bird** med Gasfellow Shipping Corp., Monrovia som ägare. 1985 överfördes hon till filipinsk flagg (Delta Shipping & Trading, Amsterdam BV, Manila). Våren 1991 köptes hon av Ultragas i Santiago de Chile och omnamnades **Australgas**. Hon är i trafik oktober 1991.

Den 27 augusti 1967 levererades från Howaldtswerke Deutsche Werft, Kiel en LPG-tanker med namnet **Roland** (reg. nr 11000) till Ångfartygs AB Tirfing och det blev Broströms första och enda gastanker. Hon levererades nästan ett år försenad och kom ut på en så ogynnsam marknad att hon gick direkt till uppläggning uppe i Byfjorden. Hon var på 14.409 ton dw och 14.180 br. ton. Längden var 166,1 m ö a, bredd 22,6 m, djup 14,0 m. Tankkapaciteten var 18200 kbm med möjlighet till kylning till -51°C. Maskineriet var en 6-cyl tvåtakts enkelverkande MAN diesel på 9.700 EHP med vilket hon kunde göra 16,5 knop. 1974 såldes **Roland** till Tanker Trading Inc., Monrovia och bytte därvid namn till **Trina Multina**. 1977 ändrades namnet till **Katrissa** men med samma ägare. 1982 överfördes hon till Nopal Tellus Inc., Monrovia och fick foljdriktigt namnet **Nopal Tellus**. 1983 blev hon **Andesgas** under chilensk flagg med Sociedad Naviera Ultragas Ltda, Valparaiso (Transmares Naviera Chilena Ltda, Santiago) som ägare

(jämför **Libra**). Hon är i trafik i oktober 1991.

LPG-tanker nummer tio var litet udda i och med att hon byggdes av tre varv. Hon levererades 14 februari 1970 från Jos. L. Meyer, Papenburg som **Ligur** (reg. nr 11130) till ett rederi med G. Borgström, Helsingborg, som huvudredare. Förskeppet var byggt hos T. Barkmeijer, Stroobos, lastdelen hos G. Bijlsma & Zn, Wartena och akterskeppet hos Vahali NV, Gendt och sammanfogning skedde alltså i Papenburg. **Ligur** lastade 1559 ton och var på 1292 bruttoton. Hennes längd var 68,41 m ö a, bredd 11,84 m, djup 5,82 m. Maskineriet utgjordes av en 8-cyl. fyrtakts enkelverkande KHD diesel utvecklande 1500 BHP.

16 maj 1972 fick hon ny huvudredare i form av Mats Olsson, Transmarin. I december 1973 försvann hon för 7,5 milj. kronor till Cispa Gas Transport SpA (Montanari), Trieste och döptes om till **Brigitta Montanari**. Den 16

november 1984 förliste hon i Adriatiska havet med last av flytande vinylklorid. På den miljöfarliga lasten inleddes bärgningsförsök men först den 24 juni 1988 kunde hon bärgas och fördes 18 juli samma år till Split för skrotning.

Elfte LPG-tankern levererades 1971 från Scheepswerf "Waterhuizen" N.V., J. Pattje till ett partrederi i Helsingborg med Gunnar Borgström som huvudredare. När denne kom på obestånd övertog Arne Glücksman och senare Karl Göran Öjersson huvudredareansvaret. Namnet blev **Athina** (reg. nr 11203). **Athina** lastade 1530 ton och mätte 1410 bruttoton. Tankkapaciteten var 1500 kbm. Måtten l ö a 68,79 m, bredd 11,51m, djup 5,22 m. Hon hade en 12-cyl fyrtakts enkelverkande MotorenWerke Mannheim (MWM) diesel på 1500 BHP med vilken hon gjorde 12 knop. Redan 1973 såldes hon via Messrs Gasozean, Paris för 6,25 milj. kronor till Gaspac Shipping Co Ltd (Gazocean Armement), Nukualofa,



Även Athina byggdes för ett partrederi i Helsingborg. Foto från Krister Bång.

Tonga. Hon fick namnet **James Cook**. Samma rederi stod också som ägare till **Pythagore** (ex **Archimedes**), ett systerfartyg till Sveas **Capella**. 1988 bytte **James Cook** namn till **Kabibe** under filippinsk flagg och med United Philippine Lines Inc., Manila som redare. Redan 1989 var det dags för namnbyte till **Sunshine III** och som ägare anges Delsan Transport Lines Inc., Manila. Hon är ännu i trafik.

Den hittills största LPG-tankern sjösattes 1973 som **Dovertown** för Universal Gas and Oil Inc. Co. Glasgow som också beställt systerfartyget **Dorsetown**, levererad 1973. Under utrustning vid Construcciones Navales & Industrielles de la Mediterranée (CNIM), La Seyne köptes hon av Malmros Red. AB, Trelleborg och levererades i juni 1974 under namnet **Malmros Multina** (reg. nr 11396). Delägare var Multinational Gas i Monrovia. Hon lastade 41.256 ton och mätte 34.241 br. ton. Tankkapaciteten var 53000 kbm och medgav kyld last till -48°C. Längden ö a var 216,50 m, bredd 32,25 m, djup 18,40 m och djupgående 11 m. Hon hade en Sulzerdiesel på 20300 BHP med vilken hon gjorde 17,5 knop. När Multinational Gas kom på obestånd 1977 såldes hon den 30 oktober 1978 på auktion till Northern Cold Storage (Transport) Ltd, London, ett malmroskontrollerat företag. 18 maj 1979 döptes hon om till **Mandrill** och med brittisk flagg. 1980 köptes hon av Stena Shipping Line Ltd, Hamilton, Bermuda och fick då namnet **Stena Oceanica**. Hon överfördes sedermera



Malmros Multina på Dana fjorden utanför Göteborg den 26 november 1977. Hon blev senare Stena-ägd. Foto: Bertil Söderberg.

till Northern Cold Storage (Transport) Ltd, London igen. 1986 överfördes hon till Oceanica Shipping Private Ltd, Singapore men bibehöll namnet. I oktober 1988 hade Stena tröttnat på henne och sålde till Gastransport, Oslo (A/S Havtor Mgmt) varvid hon fick namnet **Havprins** under NIS-flagg. Som sådan går hon fortfarande i trafik.

Malmros och Multinational Gas & Chemical beställde f ö ett systerfartyg, NB 1416, vid samma varv. När Multigas gick i konkurs övertog Malmros hela kontraktet. När Malmros fick svårigheter återtog varvet fartyget. Det färdigställdes i augusti 1978 och lades

då upp. I augusti 1979 levererades det som **Reynosa** till Sogelease International Leasing S. A., Petroleos Mexicanos S. A. (Pemex), Coatzacoalcos, Mexico. Den enda LNG-tankern som fört svensk flagg men aldrig last under denna är det ena av Kockums beryktade lagerbyggen. Dessa beställdes av rederiet Malmoil med hjälp av statliga kreditgarantier när varvets långa serie av ULCC började ta slut under andra hälften av 1970-talet. Förhoppningen var att behovet av stora LNG-tankers skulle öka inom några få år. Det visade sig vara en felspekulation som kom att kosta de svenska skattebetalarna hundratals miljoner kronor i och med att staten fick ta över Kockums och Red. AB Zenith fick ta över lagerbyggena. Det första av LNG fartygen **LNG 559**, blev klar 1981 och levererades till Gas Shipping Inc., Nassau, Bahamas. Det andra **LNG 564** (reg. nr 13212) blev klart 1984 och levererades då till Zenith Gas AB, Göteborg men lades, liksom **559:an** upp vid varvet. Dessa gasbåtar tillhörde de största i världen med en tankkapacitet på 133000 kbm. Lasten kunde föras ned till -162°C. Längd ö a 286,85 m, bredd 41,80 m, djup 28,08 m och djupgående 10,70 m. De utrustades med två Kockum Stal-Laval ångturbiner på 40.800 hk. **LNG 564** hade en dödvikt på 71980 ton och brutto på 81911 ton. I mitten på 1980-talet försökte Zenith sälja **LNG 559** till tyska tandläkare som av skatteskal behövde ett avskrivningsobjekt. Hon fick därvid



Kockums beryktade lagerbygge LNG 564 var aldrig i fart under svensk flagg. Foto: Kockums den 16 november 1983.

namnet **Rhenania**. Affären gick dock i stöpet och fartyget återtog 1986 och blev liggande kvar vid varvet. När varvet lades ned och SAAB byggde sin bilfabrik på varvsområdet flyttades LNG 559 och LNG 564 under våren 1987 till Wilhelmshafen där de lades upp. Under 1990 lyckades Zenith äntligen bli av med båtarna. Shell förbarmade sig över dem och 14 juni 1990 avgick LNG 564 till Yokohama för att reaktiveras vid Mitsubishi. Hösten 1990 står Enellengee Ltd, Hamilton som ägare och när fartyget lämnade Yokohama 17 oktober bar hon namnet LNG Finima. En vecka tidigare hade systemen LNG 559 lämnat Chiba under namnet LNG Bonny.

Bortsett från statens ofrivilliga inbrott som LNG-fartygs ägare, dock utan att någonsin transportera någon last, omfattar gasfartygsepoken ca 15 år under vilken tid nio mindre och tre större LPG-fartyg ingått i handelsflottan. Dock finns nu ett antal svenskkontrollerade LPG-tankers under brittisk flagg sedan Avena tillsammans med Transmark och Thunbolaget tog över Runcimans flotta. Avenas del har sedermera övertagits av fastighetsbolaget Coronado.

Tillägg:

Sedan ovanstående artikel skrevs har följande hänt: Strax före nyår uppges två stycken NIS-registrerade större LPG-tankers ha överförts och registrerats i Sverige med uppgiven ägare Kamy Lease AB, Göteborg.

Det rör sig om M.LPG Herakles som



Strax före årsskiftet registrerades **Herdis** i Göteborg. Hon hette tidigare **Helios**. Foto: Medvind.

byggdes 1982 vid Rosenbergs Verft, Stavanger för Bergesen och levererades med namnet **Berge Fister**. Hon är på 31.515 tdw och 20.531 br.ton. Längd ö a 158,28 m, bredd 27,6 m och djupgående 13,58 m. Hon är utrustad med en Sulzer-diesel på 14 700 BHP. 1988 bytte hon namn till **Herakles** och som ägare sedan dess har stått Moss Rosenberg Verft A/S tillsammans med Helge R. Myhre, Oslo.

Den andra LPG-tankern är **Helios**, byggd 1978 av Nuovi Cantieri Apuania, Marina di Carrara, Italien för Houlder Bros. England. Hon levererades med namnet **Lord Kelvin**. Hon är

på 28 400 tdw och 21.308 br. ton. Längd ö a 191,24 m, bredd 26,04 m, djup 16,84 m, 11,48 m. Hon är utrustad med en Sulzerdiesel på 17,500 BHP och gör 19 knop med last. 1987 överfördes hon i Moss Rosenberg/Helge Myhres ägo och döptes då om till **Helios**. Som svensk har hon fått namnet **Herdis**.

Källor:

Lloyd's Register of Ships

Lloyd's list

Båtologen

Svensk Sjöfarts Tidning

Fartygsnyckel för de svenska gasfartygen

Reg. nr	Namn	Senare namn	Öde
10381	Celsius	Celia, Caribas V, Norcaribe	i fart
10488	Paul Endacott	Norfolk Multina, Cassie Hill, Petrogas I	skrotad
10587	Etna (ex Descartes)	LSCO Briton	skrotad
10642	Fahrenheit	Karama	i fart
10808	Claude	Caribgas 20, Eurogas One, White Star, Andrea Corsali	i fart
10844	Capella	Luigi Casale, Blue Star, Africa Rainbow, Nordic Rainbow	i fart
10833	Nicole	Nicole	i fart
10910	Libra	Sunny Fellow, Sungas II, Habby Bird, Australgas	i fart
11000	Roland	Trina Multina, Katrisa, Nopal, Tellus, Andesgas	i fart
11130	Ligur	Birgitta Montanari	förlist
11203	Athina	James Cook, Kabibe, Sunshine III	i fart
11396	Malmros Multina	Mandrill, Stena Oceanica, Havprins	i fart
13212	LNG 564	LNG Finima	i fart
14450	Herakles (ex Berge Fister)		i fart
14451	Herdis (ex Helios, Lord Kelvin)		i fart



Boken om Thordénrederiernas fartyg finns nu tillgänglig i en begränsad upplaga.

Boken är framtagen av en grupp båtologer i Uddevalla och utges till förmån för Klubb Maritims lokalavdelning i Uddevalla, Bohusläns Sjömanskyrka och Sjömansklubben i Uddevalla. Boken är tryckt i offset och limbunden. Ett måste för alla båtologer!

Pris 100:- inkl. moms + 12,50 för porto.

Beställes enklast genom att sätta in 112:50 på postgiro 653358-2

Boken kan även köpas på Sjömanskyrkan i Uddevalla.



Fem av Röda Bolagets hamnbogserare vid Skeppsbron i Göteborg, där kontoret låg och man väntade på arbetsorder. Alla fem är byggda på Lundby och yttersta båten är med all sannolikhet **Robert**. Bildarkiv: Göteborgs Historiska Museum.

Båtarna från Lundby

Av Bertil Söderberg

20. S/S Robert

- Byggt 1904 av stål
- Dimensioner: 16,14 x 4,20 x 2,26 m
- Tonnage: 30 brt
- Maskin: En 2-cylindrig compound-maskin av Lundbys fabrikat om 100 ihk. B.n. 35
- Ångpanna: Lundbys tillverkning. Ångtryck: 8,44 Kp/cm²
- Besättning: Skeppare, maskinist, matros och eldare.

Styrelsen för Göteborgs Bogsering AB beslöt vid sitt sammanträde den 5 maj 1904 att beställa en bogserångare hos AB Lundby Mek. Verkstad. Kontraktet undertecknades två dagar senare och leveransen skulle ske instundande juli. På knappt tre månader byggde varvet bogserångaren **Robert** vilken levererades den 21 juli. Tjugofemtusen kronor kostade nybygget och halva summan erlades vid sjösättningen samt resterande vid övertagandet.

1922 ändrade bolaget namn till Göteborgs Bogser- & Bärgnings AB.

Arbetsuppgifterna för **Robert** som hamnbogserare bestod mest av pråmbogseringar och förhållningar av fartyg samt bogseringsuppdrag för varven bl a med persontransporter av varvsarbetare. I början på 1930-talet visade sig Röda Bolagets bogserbåtsflotta för stor och man avyttrade en del båtar. **Robert** som hade fått flera efterföljare från Lundby, sattes upp på försäljningslistorna. Den 28 januari 1932 accepterades ett bud från firman Wihl. Cederberg i Köpenhamn. Köpebrevet undertecknades den 5 februari och priset var 17 500 kronor. Påföljande dag avgick **Robert** till Tuborg hamn enligt köparens önskemål.

Robert, som fick behålla sitt namn i Danmark, anmälades till registrering 15 februari 1932 som ägd av entreprenörfirman Melchior & Voltelen i Köpenhamn. Den 25 februari inregistrerades **Robert**. Firman Cederberg var ett handelsföretag, som köpte och sålde vidare och förmodligen gjorde en god affär på **Robert**. Nämnas kan att i brevväx-

lingen med Röda Bolaget bad man att köpeskillingen inte skulle nämnas för den svenska besättningen, vilken körde ner **Robert** till Tuborgs hamn.

Strax därpå fick **Robert** hemorten Nyborg. Några år senare, närmare bestämt sommaren 1937, blev hemmahamnen Korsör. Under kriget gjordes tydligen bogseringar längs danska kusten, bl a var **Robert** i Ålborg den 10 maj 1942. Senare på året fick hon hemort Köpenhamn – exakt datum är icke känt, då registreringar och offentliggörelser var suspenderade på grund av kriget.

På resa mellan Hundested och Korsör utan släp, grundstötte **Robert** den 18 mars 1946 vid Själlands nordkust.

Kl. 18.25 passerade **Robert** under en frisk SV-lig kuling med hög sjö den röda farledspricken vid Snekkeløbet. Kort efter vände man för att söka sig tillbaka genom Snekkeløbet på grund av väderleksförhållandet. En kraftig regnby skymde farledspricken. Man minskade farten och lodade regelbundet. Plötsligt törnade **Robert** hårt mot något, varefter djupet tilltog. **Robert** blev läck och kunde inte hållas läns med pumpen, och kl. 19.20 sattes bogserångaren på grund. Den 20 mars vid 7-tiden på morgonen blev besättningen bärgad av en fiskebåt. **Robert** kunde inte bärgas utan blev senare vrak.

Förlisningen antogs bero på det dåliga vädret varvid **Robert** kom ur kurs och törnade mot Själlands Rev.

AKTIEBOLAGET
LUNDBY MEK. VERKSTAD
GÖTEBORG.

Stadens Telefon
genom Hisingens Central.
Rikstelefon 17 99
till Filialen vid Skeppsbron.

20. S/S Lennart

- Byggt 1905 av stål
- Dimensioner: 16,01x4,17x2,33 m.
- Tonnage: 29 brt
- Maskin: En 2-cylindrig compund-maskin om 100 ihk av Lundbys fabrikat. B.n. 39
- Ångpanna: Lundbys tillverkning

Lennart byggdes på beställning från Grus & Sandcement AB i Stockholm. Den 1 november 1914 inköptes **Lennart** av Stockholms Transport & Bogserings AB (TB) för 23 000 kronor. Den nye ägaren lät bogserbåten behålla sitt namn. Med TB:s välkända skorstensmärke var **Lennart** i fart tills hon såldes den 3 september 1921 till AB Stora Essinge Ångtvätt för summan 30 000 kronor. Nytt namn blev **Essinge Ångtvätt II**.

1929 förvärvades bogserbåten av C.G. Gustafsson i Stockholm. Namnbyte var nödvändigt och man återgav båten sitt gamla namn **Lennart**. Vid inspektion 1947 stod som ägare AB Betong Industri, Stockholm.

Den gamla ångmaskinen ersattes 1961 av en dieselmotor på 200 hk. När **Lennart** motoriserades ägdes hon av L. Johansson på Vaddö. Han sålde båten 1973 till Gösta Åstedt i Köping, vilken överförde henne senare till AB Mälarbogsering i Köping (G. Åstedt).

På sensomnaren 1977 inregistrerades **Lennart** i Skeppsregistret med signalen SFTB. I Klubb Maritims nummerserie fick hon 12255.

Lennarts arbetsuppgifter känner jag ej till men den långa tiden på Stockholms farvatten har förmodligen inneburit mycket släpande av pråmar, inte minst i sandfarten. Isbrytning inte att förglömma. Lundby-båtarna var ju goda isbrytare, vilket var en stor arbetsuppgift för många bogserbåtar i Stockholm. Vem kan berätta närmare om **Lennarts** tid i Stockholmsregionen?

Källor:
Sjöfartsmuseet, Göteborg
Riksarkivet genom Bernt Fogelberg
Sjöfartsinspektionens arkiv

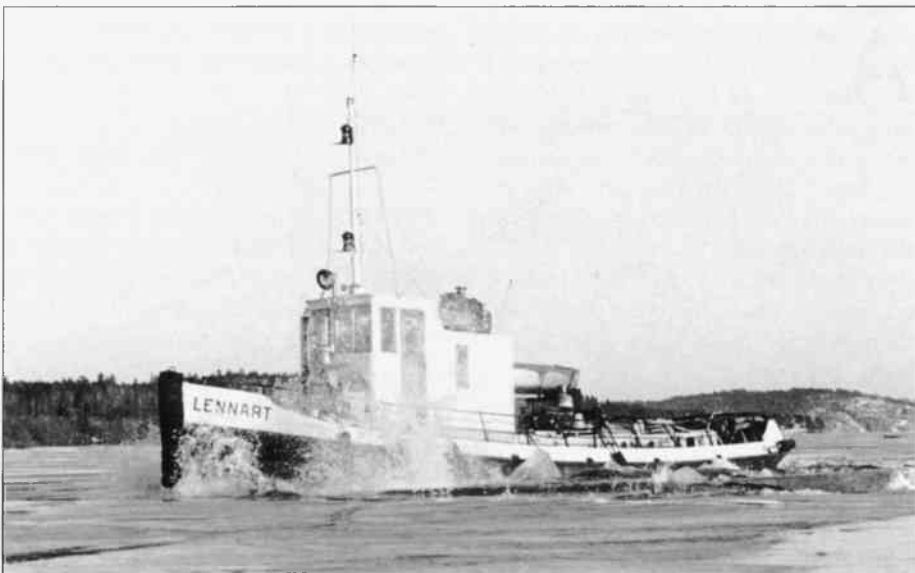
Fortsättning följer.



Lennart på slip vid Ekensbergs Varv omkring 1920. Hon tillhörde då TB i Stockholm. Foto från Gunnar Hedman.



Gunnar Hedman tog bilden 30 juni 1959, då Lennart var på väg in till Söder Mälarstrand.



Lennart efter motoriseringen. Foto: J. C. Lund.



*Tistelön av Åstol i Aberdeen på 1950-talet. Som synes har hon som nuvarande **Kentland** inte förändrats mycket under åren.
Foto: R W D Benzie.*

En fiskarsläkt på Åstol

Av Krister Bång

Åstol, en liten ö utanför Rönnäng på Tjörn, började bebyggas i mitten av 1700-talet. Ön har en fantastiskt fin hamn, en spetsig vik skyddad från vresiga västanvindar. Det var naturligt att ön kom att bebos av fiskare eftersom hamnen egentligen var öns enda tillgång.

Här levde och verkade Johan Andersson under senare delen av 1800-talet. Han bedrev fiske med backebåten **Brill**.

Johans söner, Anders, Ludvig och John tog sig tillnamnet Johansson efter faderns förnamn. Anders och Ludvig beställde en båt i Klingeröd på 45 fot vilken levererades 1917 med namnet **Volo**. Man fiskade med henne på Nordsjön. Fisket gick bra och efter fem

år fick man ett nytt lika stort fartyg, **Anna**, från Studseröd. **Volo** såldes till andra åstolfiskare men förliste redan i början av 1924 på Nordsjön.

Anders blev redare för **Anna** (MD 406). Ludvig hade del.

På Åstol fanns en äldre fiskare som hette Ludvig Johansson. Brev förväxlades och för att förhinda missförstånd bytte "vår" Ludvig namn till Andersson. Detta hände i mitten av 20-talet.

I oktober 1929 slutade Anders med fisket. Han sadlade om och blev missionär. Han skaffade sig missionsbåtar som gick längs kusten och spred Guds budskap. Med **Sara** och **Fredsbudet** var han en föregångare till dagens **Elidarörelse**. Anders flyttade senare till Brasilien där han verkade som missionär.

Anders avled i mitten av 80-talet hemma på Åstol.

Ludvig Andersson tog nu över ansvaret för **Anna**. Fisket utvecklades och Ludvig beställde ihop med sin halvbror Eskil Johansson en ny trälare på Hälsö.

Linnea, som döptes efter Ludvigs dotter, levererades från Hälsö 1931. Hon var nära 17 meter lång och hade tillsammans med **Zaritza** från Hälsö och **Exide** från Bohus-Björkö den starkaste motorn i den svenska fiskeflottan, nämligen en 120 hästars Bolinder.

I januari 1935 löste Ludvig ut Eskil och blev ensam ägare till **Linnea**. Under kriget var trälaren inkallad och gjorde vaktjänst längs vår kust.

1947 blev Ludvig sjuk och gick iland.

Linnea såldes till Donsö. Ludvig fortsatte med småfiske fram till sin död 1960. Han var då 67 år gammal.

Ludvig hade en son Aldo, som föddes 1920. Han förde familjetraditionen vidare genom att slå ihop sig med Verner och Henning Lorentzon och Stig Mattsson och lät 1947 bygga en trälare på 21,5 meter på Hålsö. Hon döptes till **Tistelön**.

Aldo, som tagit sig tillnamnet Ludvigsson, fick i juli 1955 förfrågan från sin farbror John, som blivit sjuk, om att överta hans del i **Bohuslän**. Så skedde. Aldo blev skeppare och Johns son Daniel Johnsson blev redare. Den tredje delen hade Gösta Lorentzon som var gift med Daniels syster.

Lövbergs slip i Rönnäng byggde 1960 en kraftig trälare på spekulation som tilltalade fiskelaget på **Bohuslän**. Man sålde därför sitt gamla fartyg till Öckerö och köpte nybygget som fick arva namnet **Bohuslän**. Aldo Ludvigsson blev redare och skeppare.

I början av 60-talet började det komma allt fler stålträlare till fiskeflottan. En mycket populär serie byggdes i östtyska Rosslau vid Elbe. I september 1964 levererades **Bohuslän** (3) till Aldo och Ingvar Ludvigsson, Gösta Lorentzon och Daniel Johansson. Trälaren såldes samtidigt till Hönö.

Med Ingvar Ludvigsson kom fjärde generationen fiskare in i bilden. Ingvar, som är Aldos son, föddes 1948. Ingvar har också två yngre söner Stefan och Lars och en syster Anne-Kristine.

1970 tog sillfisket slut. Några åstolbor fick ekonomiska bekymmer med sina stora moderna stålträlare. När det var



Linnea i hemmahamnen på Åstol under kriget. Foto från Aldo Ludvigsson.

som flest fanns det 16 stålträlare på Åstol. Eftersom i stort sett alla gått i borgen för varandra blev resultatet att hela den åstolska stålträlareflottan såldes ut på kort tid. Bidragande orsak var säkert också att industrin i Stenungsund ropade efter arbetskraft. Och jobba, det var fiskarna vana vid.

Även **Bohuslän** såldes i denna veva. Hon gick, liksom många av hennes systar, till Danmark. Som dellingvid övertog åstolfiskarna träbygget **Hans-Jane** som man efter några månader sålde till Ö-Varvet på Öckerö. Man fiskade dock aldrig med denna danska fiskebåt.

Aldo Ludvigsson blev sjuk och fick besvär med luftrören. Efter sjukhusvistelse piggade han till och på nytt infann sig lusten för fiske. Tillsammans med sonen Ingvar och mågen Karl-Johan Johansson köpte Aldo den på Hönö hemmahörande **Candia**. Under åstolflagg fick hon heta **Brattvåg**. Det väckte stora rubriker i tidningarna 1972

när någon på Åstol åter började satsa på fisket. Detta sporrade naturligtvis fiskelaget.

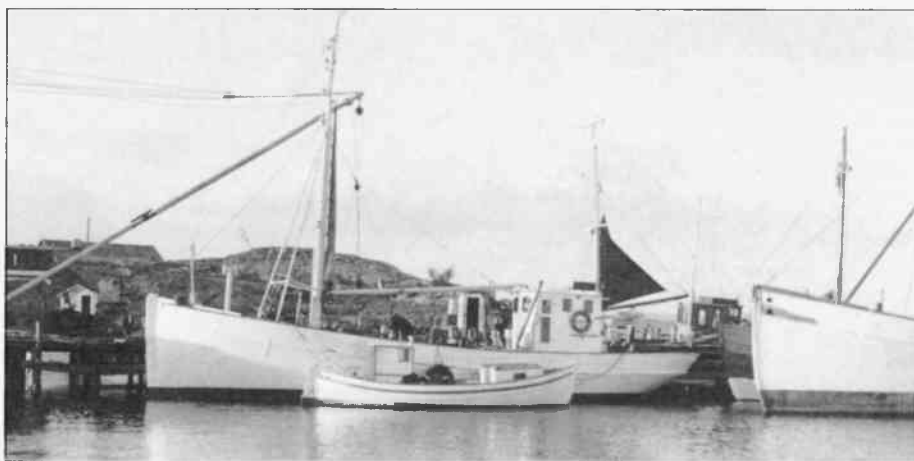
Hösten 1987 fick Aldo problem med balansnerven och kunde inte längre vara skeppare ombord på **Brattvåg**. Fartyget fick läggas upp under några månader medan Ingvar kompletterade sin utbildning till första klassens skeppare. **Brattvåg** var 49 cm för lång för att få föras av lägre behörighet.

I maj 1989 såldes **Brattvåg** till andra åstolfiskare. Aldo var folkpensionär och Ingvar fick anställning på färjan till Åstol.

Aldos andre son, Stefan, hade också varit med **Brattvåg** även om han inte hade ägarandel i henne. Han fick jobb på svenska skolan i Dacca i Bangladesh. Våren 1992 kommer han tillbaka till Åstol. Och då kommer man med största sannolikhet att köpa en stålträlare. Man har redan flera objekt som man studerar.



*Den andra **Bohuslän** byggdes 1960 i Rönnäng. Foto från Aldo Ludvigsson.*



***Hans-Jane** togs som dellingvid för stålträlaren **Bohuslän** men kom aldrig i fiske. Foto: Krister Bång den 19 juli 1971.*



Candia av Hönö köptes av Aldo Ludvigsson m fl 1972 och fick namnet **Brattvåg**.
Foto: Krister Bång.



Ombord i Bohuslän. Foto från Aldo Ludvigsson.

Ingvars son, Andreas, som fortfarande går i skolan, har stor fallenhet och intresse för sjölivet. Det är därför troligt att han i femte led kommer att föra sjöfartstraditionen vidare inom släkten.

Aldos farfar, Johan Andersson, var gift två gånger. Aldos far Ludvig hade tre halvbröder Eskil, Roland och Alrik. Dessa bröder hade trålare med namnet **Ocean**. Roland och Alrik slog sig senare ihop och hade trålare vid namn **Brill** (efter pappans backebåt). Eskil fortsatte att fiska med sina söner Dan-Eskil och Bo fram till 1970. Man hade under perioden 1935-1970 fyra olika trålare med namnet **Ocean**.

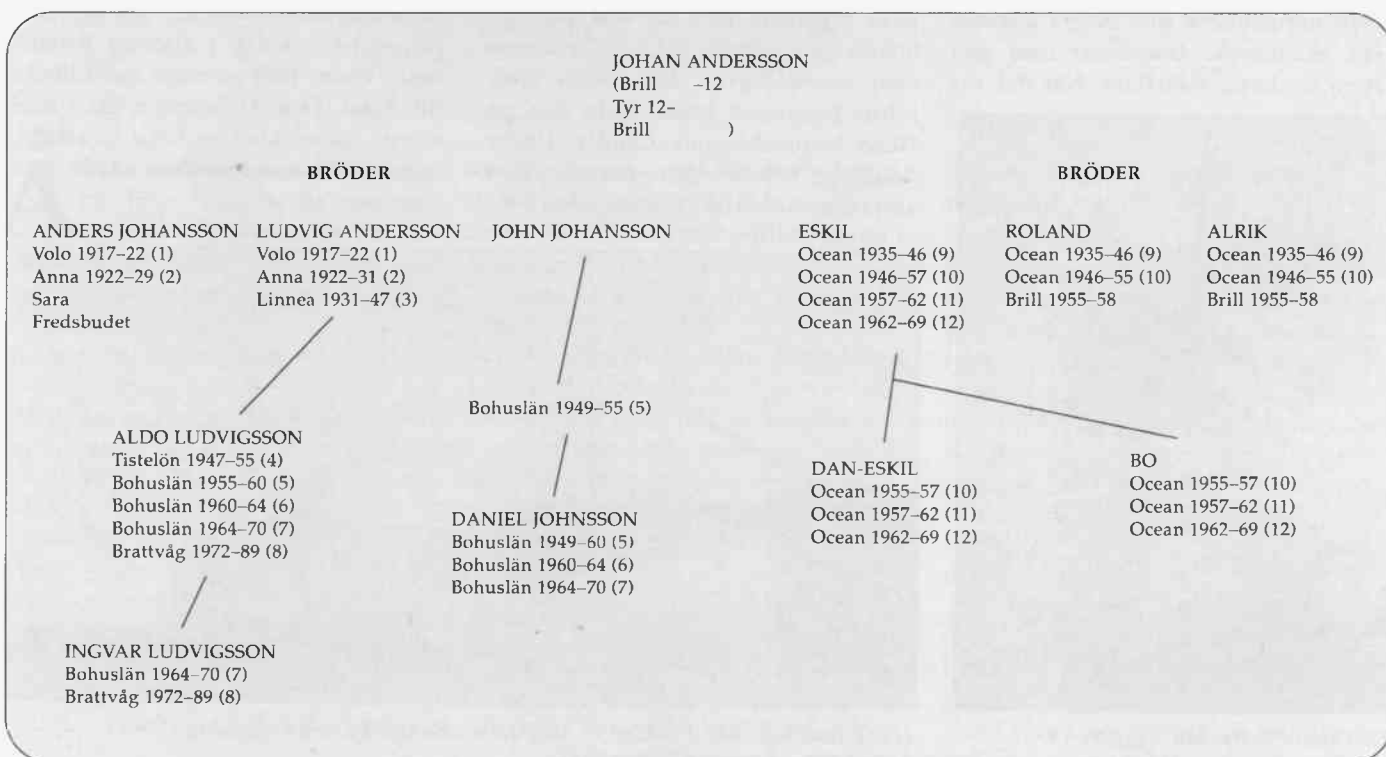
När jag besökte Aldo den 16 november bad jag honom berätta några minnen.

– Det värsta var nog när vi skulle gå hem från Rönnäng till Åstol. Alldeles utanför sundet som leder in till Rönnäng kom en jättevåg. Den drog förbi **Linnea** men slungades tillbaka då vågen träffade land och returnerades med stor kraft mot fartyget som blev alldeles sönderslaget. Och då var vi bara några minuter hemifrån.

– Under septemberstormen 1969 var jag som enda åstolfiskare ute. Vi lyckades ta oss in till Skagen där jag ringde till min hustru Ann-Britt. Hon förma-



Aldo Ludvigsson och Karl-Johan Johansson. Foto från Aldo Ludvigsson.





Aldo Ludvigsson visar upp sin ovanliga fångst, en sjökock.

nade mig. Vad Du än gör så ligg kvar till ovädret dragit förbi. Här på Åstol blåser det så att t o m taket på vårt hus blåst av. Några timmar senare stod Aldo i hallen. "Jag har aldrig varit med om en bättre läns", var kommentaren.

– Under räkfiske fick Aldo en gång en stor fisk i garnen, en sjökock. Det är inte så ofta riktiga fiskare visar upp sina stora fiskar, men denna gång gjorde Aldo ett undantag vilket framgår av bilden.



Den första Bohuslän var byggd på Ringens varv 1949. Här fotograferad av Krister Bång 1971 som Stångskär av Händelöpp.

FLEETLIST

1. Volo 1917 – 1922

Byggd 1917 av ek och fur i Klingeröd
Längd 15,78 m, bredd 6,00 m. Reg-nr 6706
Levererad 1917 till Anders och Ludvig Johansson, Åstol med namnet **Volo**.
1922, februari: Säljs till Lars Johansson m fl, Åstol. Ej omdöpt. 1924: Förliser i början av året under fiske på Nordsjön. Detaljer önskas! Avförs i mars 1924 som förolyckad.

2. Anna 1922 – 1932

Byggd 1922 av ek och fur i Studseröd
Längd 15,54 m, bredd 5,90 m. Reg-nr 6875
Levereras 1922 som **Anna** (MD 406) till Anders och Ludvig Johansson, Åstol. Anders utsågs till huvudredare. 1929, oktober: Utsågs Ludvig Andersson (fd Johansson), Åstol, till ny huvudredare. 1932, januari: Säljs fartyget till Harald Åke Vilgot Gustavsson m fl, Hålsö (GG 98). 1936, maj:



Anna var byggd i Studseröd 1922 för Anders och Ludvig Johansson. Hamnade sedermera i Sövall.

Blir Magnus Jonatan Jansson, Hålsö, ensam ägare sedan han löst ut övriga delägare. 1937, oktober: Bildas ett nytt partrederi med ovanstående Gustavsson som huvudredare. 1946, juli: Säljs **Anna** till Lars Johan Gottfrid Karlsson m fl i Fisketången men får Simrishamn som hemort. 1946, december: Säljs fartyget till ett annat partrederi i Fisketången med Karl Henry Martinsson som huvudredare (LL 922). Delägare var H. Thorsen och Rune Öster. 1949, september: Säljs **Anna** till Gustaf Adolf Klemensson m fl i Sövall utanför Grebbestad (SD 273). 1966: Plockar man ur motorn ur fartyget och lägger upp henne, illa medfaren, i Grebbestad. 1971, februari: Meddelas att fartyget sålts till Per-Olof Gustafsson i Göteborg. **Anna** bogseras till Gullbergskajen i Göteborg för ny uppläggning. 1974: Sjunker fartyget vid Gullbergskajen och bortforslas till tipp.

3. Linnea 1931 – 1947

Byggd 1931 av ek på Hålsö
Längd 16,90 m, bredd 6,00 m. Reg-nr 7814
Levererad 1931 till Ludvig Andersson (huvudredare) och Eskil Johansson, Åstol som **Linnea**. 1935, januari: Blir Ludvig Andersson ensamägare sedan Eskil slagit sig samman med sina bröder om en egen trälare, **Ocean**. 1947, juni: Säljs **Linnea** till Karl August Wiberg m fl på Donsö och får namnet **Svenör**. 1951, augusti: Övertas fartyget av Olof Fransson m fl på Donsö. 1954, april: Säljs hon för 20 000 kr till Knippla Skeppsvarv som på oförändrade villkor säljer henne vidare till Ragnar Gustavsson (hälftenägare och huvudredare) och Tyra Andersson på Koster som döper nyförväret till **Kosterö**. Hon byggs nu om till frakt- och passagerarfartyg och sätts i linjetrafik Koster–Strömstad. 1961, januari: Överförs äganderätten på AB Koster-Trafik, Koster. 1984, april: Säljs fartyget för 190 000 kr till Utö Sjötaxi AB m fl på Utö i Stockholms södra skärgård. Omdöpt till **Sadelöga**. 1988, maj: Köps hon av Ulf Söderström, Dalarö med uppgiven firma Dalarö Kustfart. Försäljningspriset är nu uppe i 350 000 kr.

Ännu i trafik.

4. Tistelön 1947 – 1955/59

Byggd 1947 av ek och fur på Hålsö.
Längd 21,48 m, bredd 5,94 m. Reg-nr 8898
Levererad 1947 till Verner och Henning Lorentzon, Stig Mattsson och Aldo Ludvigsson, Åstol med namnet **Tistelön**. 1955, juli: Säljer Aldo sin del till övriga delägare och börjar i stället fiska med **Bohuslän**. 1958, januari: Byter Verner Lorentzon efternamn till Lagnebratt. 1959, maj: Säljs fartyget till Bertil Eriksson och Åke Andreasson på Bohus-Björkö och namnändras till **Sveaborg** (GG 827). 1981, september: Avyttras fartyget för 330 000 kr till Björn Kristiansson, Örjan Andersson och Roger Petersen, Knippla med en tredjedel var och får namnet **Kentland** (GG 827). 1984, december: Säljs trälaren till Karl-Erik Robertsson i Grundsund och får behålla sitt namn (LL 827).

Ännu i trafik.

5. Bohuslän (1) (1949 –)

1955 – 1960

Byggd 1949 av ek hos Ringens Båtvarv, Bröderna Andersson, Marstrand.
Längd 21,66 m, bredd 6,30 m. Reg-nr 9147
Levererad 1949 till John och Daniel Johansson samt Gösta Lorentzon, Åstol med namnet **Bohuslän**. 1955, juli: Går John iland

p g a sjukdom och Aldo Johansson köper hans del. Samtidigt utses Daniel till ny huvudredare och Aldo till skeppare. 1960, juli: Säljs trälaren till Henry Börjesson m fl på Öckerö och får namnet **Polarö**. 1966: Lämnas fartyget som dellikvid för en ny trälare till Hälleviksstrands Slip & Varv AB. 1968, september: Säljs hon för 215 000 kr till brödratrion Alf, Arne och Bo Johansson i Händelöps utanför Västervik. Namnet ändras samtidigt till **Stångskär** (VK 142). 1979, maj: Kommer hon för 465 000 kr till Jim och Thomas Bengtsson samt Sven Jörgen Nilsson i Hörvik på Listerlandet och döps om till **Vågskär** (SG 64). 1991, augusti: Blir hon fritidsfartyg hos Håst & Film Per & Lena HB, Gustafsberg under namnet **Manana**. Ännu i trafik.

6. Bohuslän (2) 1960 – 1964

Byggd 1960 av ek av Lövbergs Slip i Rönäng. Längd 24,07 m, bredd 6,59 m. Reg-nr 10003

Byggd på spekulation för varvets egen räkning. Söld i juli 1960 till Aldo Ludvigsson, Daniel Johansson och Gösta Lorentzon, Åstol och levererad som **Bohuslän** (LL 928). 1964, september: Kommer hon i Astor, Lennart och Stig-Åke Olofssons på Hönö-Klåva ägo och döps om till **Nordic III**. 1974, maj: Säljs trälaren till fiskeskipper Kaj Munk Nielsen i Lyngby, Hanstholm och får namnet **Thybak** (T.470). 1975, 15 juli: Springer fartyget läck under fiske på Nord-sjön och går till botten.

7. Bohuslän (3) 1964 – 1970

Byggd 1964 av stål av VEB Rosslauer Schiffswerft, Rosslau/Elbe. Längd 28,39 m, bredd 6,62 m. Reg-nr 10535
Levererad i oktober 1964 till Aldo och Ingvar Ludvigsson, Daniel Johansson och Gösta Lorentzon, Åstol som **Bohuslän** (GG 928). 1970, augusti: Säljs trälaren för 675 000 kr till Orla Chr. Pedersen i Skagen och får namnet **Hans-Jane** (S.320). 1973: Säljs hon till Harry Johannes Josefsen m fl, Hanstholm och döps om till **Lillian Majbrit**. Den 19 november, under hennes andra fisketur för sina nya ägare, träffas hon av en jättevåg utanför Hanstholm, bryts itu och sjunker. Hela besättningen följer med i djupet.

8. Brattvåg 1972 – 1989

Byggd av ek 1955 av V & T Lövbergs Slip & Båtvarv, Rönäng. Längd 23,15 m, bredd 6,39 m. Reg-nr 9597

Byggd på spekulation för varvets egen räkning. Levererad 1955 till Valdemar Wennerberg, Hönö med namnet **Candia** (GG 572). 1967: Ombildas partrederiet så att Holger Johansson blir redare och Robert Larsson skeppare. 1972, juni: Inköps fartyget av Aldo och Ingvar Ludvigsson och Karl-Johan Johansson, Åstol varvid namnet ändras till **Brattvåg** (GG 582). 1989, maj: Säljs trälaren till Gösta Olsson, Åstol för 880 000 kr. Hon får behålla namnet **Brattvåg** inte minst därför att Gösta härstammar från Brattön. 1991, juli: Döps fartyget om till **Vågbratt** för att frigöra namnet **Brattvåg** åt ett nyförvärv. Man talar samtidigt om att skrota **Vågbratt**. Så sker dock inte utan fartyget säljs till Aldo Dykcenter AB i Grebbestad för att användas som dykerifartyg. Namnet ändras nu till **Alma V** av Grebbestad. Ännu i trafik.

9. Ocean (1) 1935 – 1946

Byggd av ek och fur 1935 på Hålsö.



Den tredje Bohuslän var av den traditionella östtyska typen.

Foto ur boken Svenskt fiske – Fartyg och folk.

Längd 17,40 m, bredd 5,77 m. Reg-nr 8067
Levererad 1935 till bröderna Eskil, Roland och Alrik Johansson, Åstol som **Ocean**. 1946, september: Säljs hon till Gustaf Oskar Teodor Karlsson m fl på Dyrön. 1948, april: Säljs trälaren till Erik Samuelsson m fl på Smögen. Även här behåller man fartygets dopnamn (LL 677). 1974, maj: Säljer Erik Samuelsson och Erik Johansson sina tredjedelar för 30 000 kr till Berndt (far) och Hans-Olof Bernthzen (son), Smögen fördelat på 1/4 far och 3/4 son. Efter denna transaktion äger far och son hälften var. 1987, april: Inköps **Ocean** för 200 000 kr av Bengt Hartvigsson på Smögen. 1989, mars: Säljs hon till Norge för 50 000 kr för att bli lustfartyg i Tönsbergstrakten. Existerar ännu.

10. Ocean (2) 1946 – 1957

Byggd av ek och fur 1946 i Marstrand. Längd 21,10 m, bredd 6,20 m. Reg-nr 8839
Levererad 1946 till bröderna Eskil, Roland och Alrik Johansson, Åstol som **Ocean**. I mitten av 50-talet bildar Roland och Alrik eget fiskelag och Eskils söner Dan-Eskil och Bo går in i deras ställe. 1957, februari: Avyttras båten till ett partrederi på Tjörnekalv med Allan Ingvar Valfrid Hillberg som huvudredare. Namnet ändras nu till **Norrland**. 1964: Görs omändringar i partrederiet vilket resulterar i att hemorten ändras till Klädesholmen och att John Allan Lennart Hillberg blir huvudredare. 1968: Säljs fartyget till Rune Viktor Gunnar Märs i Simrishamn som först ändrar namnet till **Norrland II** men i slutet av året till **Renland** (SIN 75). 1973, juni: Fortsätter hon till Västervik där Ivan Andersson för 245 000 kr blir näste ägare till fartyget. 1974, oktober: Köps fartyget in till Glommen där Roy och Jan Andersson samt Kent-Åke Bernhardsson tar hand om sin **Glomfjord**. 1980, maj: Säljer Roy sin tredjedel för 230 300 kr till de båda övriga som därigenom blir hälftenägare. 1984, maj: Döps hon om till **Clippfjord** sedan glommenfiskarna tagit leverans av en ny **Glomfjord**. Under november säljs hon sedan till Rolf Edholm, Fiskebäck (GG 800). 1986, april: Döps hon om till **Clipper** av Fiskebäck (GG 800). 1990, mars: Säljs fartyget till Per Erik Karlsson i Saltvik utanför Oskarshamn och får

namnet **Klippö** (ON 22).

Ännu i trafik.

11. Ocean (3) 1957 – 1962

Byggd 1957 av ek i Marstrand. Längd 24,12 m, bredd 6,60 m. Reg-nr 9742
Levererad 1957 till Eskil, Dan-Eskil och Bo Johansson, Åstol som **Ocean**. 1962, juni: Avyttras hon till ett partrederi på Knippla med Karl Adolf Gunnar Karlsson som huvudredare och omdöps till **Zeus I** (GG 741). 1973, mars: Säljs hon för 370 000 kr till Folke Bryngelsson, Hönö. 1974, mars: Säljs hon vidare för 375 000 kr till Pingstmissionens U-landshjälp i Stockholm, som därefter, den 8 april 1974 som gåva överlämnar fartyget till barnhemmet Orfanto La Esperança i Porto Alegre i Brasilien där även Bryngelsson bor. **Zeus I** övertas i Rio Grande. Vidare öden okända.

12. Ocean (4) 1962 – 1969

Byggd 1962 av stål hos Marstrands Mek. Verkstad, Marstrand. Längd 28,93 m, bredd 6,72 m. Reg-nr 10264
Levererad i mars 1962 till Eskil, Dan-Eskil och Bo Johansson, Åstol som **Ocean**. 1969: Säljs hon mot slutet av året till Mads Underbjerg i Esbjerg och får namnet **Hornsrev**. 1974: Säljs hon till Peer Jensen m fl i Esbjerg varvid hon återfår namnet **Ocean**. 1981, januari: kommer hon till Finland under vård av KB Harry Andersson & Co i Dragsfjärd (SF 795). 1988, oktober: Säljs hon vidare till Tuomo Vehkaperä, Haukipudas. Ännu i fart.

13. Brill 1955 – 1958

Byggd 1955 av ek hos Hälleviksstrands Slip & Varv, Hälleviksstrand. Längd 22,79 m, bredd 6,31 m. Reg-nr 9544.
Levererad 1955 till Alrik och Roland Johansson, Lars Larsson och Bernt Berntsson, Åstol med 1/4 var och med namnet **Brill**. 1958, maj: Säljs till Agne Rune Holmfrid Simonsson m fl på Öckerö och får namnet **Klinton**. 1961, maj: Kommer hon till Erling Urban Vincent Alexandersson m fl i Rönäng och återfår namnet **Brill**. 1963, februari: Övertas hon av AB Helge Olsson Fartygsagentur i Göteborg som i juni säljer henne vidare till Irland. Vidare öde f n okänt. ■

Registersidorna 11101–11200



FM64 Zeland, – Copyright: Göran Ohlsson · Registerredaktör: Krister Bång

Reg nr	T Y P	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			
11101	Mt	VINDEMIA	1969	Kyrksaeteröra	1192	545	x	1969	1991 S Ma
11102	Ms	Agonistis ex Katerina, Scotstoun, FORESTLAND, SKOGHOLM, FORESTLAND, Ruby	1968	Fujinagata	16165	9931	x	1969	1976 S Br
11103	Ms	JÄVERÖFARJAN	1931	Finnshyttan	21	14		1969	1973 Upphuggen
11104	Mt	SNACKAN II	1969	Ringköping	63	34	x	1969	
11105	Ms	LION PRINCE ex EUROPAPARJAN I, STENA NORDICA, PRINSESSAN CHRISTINA/ SAFE CHRISTINA, PRINSESSAN CHRISTINA	1969	Aalborg	5696	2822	x	1969	
11106	Ms	Akbar ex TRAVIATA	1969	Leningrad	23194	13785	x	1969	1977 S Bd. Anl Incho 860907 för upphuggning
11107	F	MASEN	1969	Kungsviken	7	3	x	1969	
11108	Mt	Lemania ex Athlos, Khalijiah, OTELLO	1969	Lödöse	2671	1699	x	1969	1978 S Ku
11109	Mt	MARINA	1969	Källandsö	67	32	x	1969	1985 S No
11110	Ms	DELFIN IV	1964	Huddinge	25	23	x	1969	
11111	Ms	Lucien Paquin ex Mesange, Sunemerillon, BORELAND	1969	Göteborg	5987	3046	x	1969	1979 S Ca
11112	F	CORALL ex SILJAN	1950	Hällevik	22	6	x	1969	
11113	Ms	(Costa Allegra) ex Alexandra, Regent Moon, ANNIE JOHNSON	1969	Abo	16288	10154	x	1969	1986 S Cy
11114	L	QUE SERA	1942	Malmö	38	16	x	1969	
11115	Ms	SUN TRADER ex CAPELLA, MARABELL, LOUISE AHLMAN, Alberta, Capella	1939	Waterhuizen	317	161	x	1969	1984 Upphuggen Finland
11116	Ms	Noah ex Danielle, Polar Kristall, Tizi M'Li, POLAR KRISTALL	1970	Sölvesborg	1999	977	x	1969	1973 S Mo
11117	Ms	Alkmini A ex On Lee, MADAME BUTTERFLY	1969	Leningrad	23188	13761	x	1969	1978 S Pa
11118	Ms	NORDO I	1969	Amål	200	77	x	1969	
11119	Ms	NORDO II	1969	Amål	200	77	x	1969	
11120	F	EVA	1968	Rosslau/Elbe	164	70		1970	1970 S Ni
11121	F	ULRIKA	1968	Rosslau/Elbe	164	70		1970	1970 S Ni
11122	F	ELVIRA	1968	Rosslau/Elbe	164	70		1970	1970 S Ni
11123	F	Mignon ex GISELA	1970	Rosslau/Elbe	166	70	x	1970	1970 S Da, Förlist 780225 V Esbjerg
11124	F	Lene Lønsmann ex Erik-Susanne, Frøsang, Skejns, SAMARKAND	1970	Rosslau/Elbe	162	73	x	1970	1970 S Da
11125	F	LIPTON ex GLITTVAG, Susan Vendelbo, Ninet, WARNOW	1970	Rosslau/Elbe	162	73	x	1970	
11126	B	DAN	1957	Kristinehamn	56	0	x	1970	
11127	Ms	OSTAN	1969	Östhammar	98	38	x	1970	
11128	F	LILL SNURK ex VIDAR	1916	Risör	31	9	x	1970	
11129	B	BORGVIK	1874	Göteborg	22	2	x	1970	
11130	Mt	Brigitta Montanari ex LIGUR	1970	Papenburg/Ems	1292	622	x	1970	1973 S lt. Upph 1988 i Jugoslavien eft haveri
11131	F	RIZONA ex EMMA AF NOGERSUND, STINA	1950	Karlshamn	17	5	x	1970	
11132	Mt	SIVONA ex EKFIJORD, TANKFIJORD	1970	Flekkefjord	499	363	x	1970	
11133	L	MARITA AF BORGA ex Marita	1947	Borgå	94	59	x	1970	
11134	Ms	CARL	1911	Kristianstad	25	11	x	1970	
11135	Ms	Regent Sky ex MARGARET JOHNSON	1970	Abo	16111	9851	x	1970	1986 S Gr. Anl Aliaga 871202 för upphuggning
11136	Mt	NOBLESS II	1946	Kristinehamn	32	11	x	1970	
11137	Mt	STOLT SPUR ex ANCO SPUR	1970	Göteborg	15141	8701	x	1970	1973 S Li
11138	Mt	Nordstar ex LINDTANK, OTTAWA, JESSICA, OTTAWA	1970	Lödöse	2673	1697	x	1970	1991 S Pa
11139	Mt	POM KARIN ex THUNTANK 3, RUBI-SCANTIC, SCANTIC	1970	Falkenberg	1593	822	x	1970	
11140	Ms	SCG 27	1969	Rauma	418	354	x	1970	
11141	Ms	Corbiere ex Benodet, Gelting Nord, Olau Kent, APOLLO	1970	Papenburg/Ems	4238	1814	x	1970	1976 S Da
11142	P	JUNO	1970	Kiel	5171	3988	x	1970	1987 S Ru
11143	B	Kapitan Aristov ex El Goajiro, NEPTUN	1970	Ulsteinvik	490	141	x	1970	1986 S Ve
11144	Ms	Mataora ex FIDUCIA, Fiducia II	1957	Hellevoetsluis	297	130	x	1970	1977 S Cook Island
11145	Mt	STOLT CROWN	1970	Temse	11413	6974	x	1970	1973 S Li
11146	Ms	LINDON AF SJÖTORP ex NATRA EXPRESS, ULVON, FRÅJA 63/58	1915	Motala	61	25	x	1970	
11147	F	RISØ ex Jane Bruun	1946	Skagen	31	10	x	1970	1989 Upphuggen
11148	Mt	Whitide ex LINDVAG, TARNVIK	1970	Karlstad	999	552	x	1970	1990 S Br
11149	Ms	Munster ex Cruise Muhibah, NORDIC SUN, Prinz Oberon, PRINS OBERON	1970	Rendsburg	7932	4321	x	1970	1986 S My
11150	Ms	JEHANDER I	1970	Rauma	884	733	x	1970	

11151	Ms	Beauport ex Reine Mathilde, <u>PRINCE OF BRITTANY</u> , <u>PRINCE OF FUNDY</u>	1970	Bremerhaven	5465	2907	x	1970	1980	S Fr
11152	Ms	<u>NORDAN</u>	1970	Östhammar	97	38	x	1970		
11153	Tt	<u>Buena Suerte</u> ex <u>BRITA ONSTAD</u>	1970	Göteborg	113426	89178	x	1970	1979	S Li. Anl Qinhuangdao 850101 för upphuggning
11154	Mt	<u>STOLT SPAN</u> ex <u>ANCO SPAN</u>	1970	Göteborg	15141	8702	x	1970	1973	S Li
11155	Ms	<u>TRANAN</u> ex <u>Kongedybet</u>	1935	Helsingör	96	26	x	1970		
11156	Ms	<u>FARJA 61/280</u>	1970	Kalmar	353	157	x	1970	1976	Statsskepp
11157	L	<u>WHITE LADY</u>	1964	Malmö	7	6	x	1970	1976	Båttreg
11158	B	<u>KRONÖ</u>	1970	Molde	377	0	x	1970		
11159	Ms	<u>Pan Mariner</u> ex <u>QUEENSLAND</u>	1970	Landskrona	22761	14985	x	1970	1979	S Ko
11160	Ms	<u>LEKNA</u> ex <u>DEMT</u> , <u>RANTE</u> , <u>KRISTINA</u> , <u>ALICE</u>	1970	Falkenberg	1599	1077	x	1970		
11161	Mt	<u>STOLT CASTLE</u>	1970	Temse	11417	6978	x	1970	1973	S Li
11162	F	<u>GULLAN</u> ex <u>STOCKFJORD</u> , <u>RAND</u> , <u>ISFAHAN</u> , <u>RANE</u>	1963	Kungsviken	11	3	x	1970		
11163	Ms	<u>Diego</u> ex <u>SAN FRANCISCO</u>	1970	Abo	116119	9858	x	1970	1986	S Pa
11164	F	<u>TARNO</u> ex <u>ZELAND</u> , <u>FALKEN</u>	1947	Hälsö	44	15	x	1970		
11165	Mt	<u>DELFIN</u>	1970	Källandsö	70	36	x	1970		
11166	Ms	<u>CARINA</u>	1964	Lidingö	8	4	x	1970		
11167	Ms	<u>NORD</u>	1962	Huddinge	10	6	x	1970	1971	S Fi
11168	Ms	<u>SKADE</u>	1963	Huddinge	10	7	x	1970	1971	S Fi
11169	Ms	<u>HELFRID</u>	1908	Risör	35	12	x	1970		
11170	Mt	<u>Karim I</u> ex <u>Wotoni</u> , <u>OTONI</u>	1970	Lödöse	2672	1696	x	1970	1976	S Ma
11171	Ms	<u>RAN</u> ex <u>SKOGSÖ</u>	1913	Saltsjöbaden	11	9	x	1970		
11172	F	<u>NORD</u>	1969	Kungsviken	5	3	x	1970		
11173	Ms	<u>SILVERÖ</u>	1970	Östhammar	83	58	x	1970		
11174	Ms	<u>Fjordveien</u> ex <u>Raga Queen</u> , <u>Auto Trader</u> , <u>Ulidia</u> , <u>STENA CARRIER</u>	1970	Kristiansand	1599	633	x	1970	1974	S Br
11175	B	<u>El Guayanes</u> ex <u>POSEIDON</u>	1970	Amål	496	142	x	1970	1986	S Ve
11176	Ms	<u>Apollonia II</u> ex <u>Apollonia</u> / <u>Girne Sultani</u> , <u>Corsica Nova</u> , <u>EUROPAFARJAN II</u> , <u>Travemünde</u>	1964	Lübeck	2736	1240	x	1970	1976	S Pa
11177	Ms	<u>GODSFARJA 61/290</u> ex <u>FARJA 61/290</u>	1970	Kalmar	354	157	x	1970	1991	S Ju
11178	Ms	<u>Koral</u> ex <u>Tainui II</u> , <u>KALMARLAND</u> , <u>Ferdinand Retzlaff</u> , <u>Seagull</u>	1963	El Ferrol	1562	759	x	1970	1973	S NZ. Sjönk 791105 Mexican Gulf
11179	P	<u>GOLIAT I</u>	1970	Kiel	2672	2669	x	1970	1987	S Du
11180	Ms	<u>Kirk Star</u> ex <u>Maracay</u> , <u>Abaco Star</u> , <u>Sand Shore</u> , <u>Nopal Shore</u> , <u>MIGNON</u>	1970	Nacka	2885	1478	x	1970	1974	S No
11181	Ms	<u>FARJA 62/274</u>	1969	Vaplan	316	142	x	1970	1976	Statsskepp
11182	Ms	<u>Baltic Eagle</u> ex <u>Windle Sea</u> , <u>KALMARBORG</u> , <u>Lina</u> , <u>Virna</u>	1963	El Ferrol	1562	759	x	1970	1974	S Br Sjönk 771203 Azorerna
11183	L	<u>PATRIA</u>	1898	Frederikshavn	39	10	x	1970		
11184	Ms	<u>SJÖLUFT</u> ex <u>Störtebeker</u>	1927	Bremen-Vegesack	24	14	x	1970	1975	Sjönk 3/9 vid Vargö
11185	Ms	<u>SJÖBJÖRN VIII</u> ex <u>SANDIE</u> , <u>WARGON V</u>	1958	Källandsö	199	87	x	1970	1990	S Br
11186	Ms	<u>Anji Hai</u> ex <u>STOVE FRIEND</u>	1970	Fredrikstad	11784	6682	x	1970	1977	S RC
11187	B	<u>HENRIK</u> ex <u>Sejrd</u>	1964	Aalborg	55	0	x	1970	1973	S Flottan
11188	Ms	<u>SABELLA</u> ex <u>CAROLINA</u> , <u>Kvistä</u>	1968	Mandal	28	7	x	1970		
11189	Ms	<u>OTSECO III</u>	1970	Djupvik	48	25	x	1970		
11190	L	<u>LADY ANNE</u>	1937	Göteborg	23	13	x	1970	1973	S Br. Sjönk 770601 Västindien
11191	Ms	<u>White Stone</u> ex <u>Madeleine</u> , <u>CANADIA</u> , <u>MARIA GORTHON</u>	1970	Rauma	2614	1234	x	1970	1984	S Gr
11192	Ms	<u>Cape Edmont</u> ex <u>PARALLA</u>	1970	Göteborg	14250	7671	x	1970	1986	S Am
11193	F	<u>Jegens</u> ex <u>GULLMARR</u>	1954	Rosendal	74	23	x	1971	1973	S Da. Kond. 1989
11194	Mt	<u>Belyaevka</u> ex <u>VENERN</u>	1971	Lödöse	1599	943	x	1971	1984	S Ru
11195	Mt	<u>Northia</u> ex <u>Oceanic Renown</u> , <u>KRONOLAND</u>	1971	Göteborg	69173	49367	x	1971	1979	S Li
11196	B	<u>IGGESUND AV AMAL</u> ex <u>IGGESUND</u> , <u>IGGESUND I</u>	1899	Motala	114	13	x	1971		
11197	B	<u>STARK-OTTER</u> ex <u>MARMA</u>	1926	Sundsvall	59	2	x	1971		
11198	Ms	<u>ADALEN III</u> ex <u>ADALEN</u> , <u>IDEFJORD</u> , <u>Baltrum III</u>	1958	Papenburg	240	77	x	1971		
11199	F	<u>KASKELOT</u> ex <u>RELAX</u>	1971	Mandal	28	7	x	1971		
11200	Ms	<u>SUNRISE</u>	1968	Leksand	44	18	x	1971		



11139 Rubi Scantic



11174 Stena Carrier



11116 Polar Kristall



11143 Neptun

Kompletteringar till registersidorna

RAPPORTEN I LP 3/91:

■ 4925 Helgoland fick namnet **Johanns Schielderup** i Norge. Försvann ur norska skeppslistan omkring 1920.

■ 4968 Linus hade enligt mina noteringar inte **Reymersholm** som första namn utan **Reymersholm I**. På så vis får vi en anknytning mellan registersidorna och artikeln på sista sidan av samma nummer.

RAPPORTEN I LP 4/91:

11000-talet är besvärligt att kartlägga, eftersom så många småfartyg av mogen ålder då blev registrerade. Men därtill kommer att redaktionen förefaller ha haft alltför brått denna gång. Följande kompletteringar är säkert inte allt som finns att tillägga.

■ 11009 **Turisten** gick till en början Karlskrona-Nättraby som **Wrängö** och är byggd av Ljunggrens i Kristianstad.

■ 11017 **Tankbris** hette **Jotun** åren 1976–1979, mellan Sinvik och Safir.

■ 11018 **Örnen** byggdes för Nynäs och hette **Nynäs V** innan den såldes till en av bolagets återförsäljare. Nyligen omdöpt till **Liss**.

Namnet Esso introducerades relativt sent, följaktligen även namnen Essomarin för deras bunkerbåtar och Esso-tank för tankläktarna. Svenska Petroleum AB Standard placerade till en början sina små tankbåtar i dotterbolaget Rederi AB Pratt, vilket avspeglade sig i namnen.

Alltså:

■ 11020 **Essomarin 4** hade ex-namnet **Pratt II**,

■ 11021 **Essomarin 8** var ex **Pratt VI**,

■ 11022 **Essomarin 9** var ex **Pratt VII**,

■ 11023 **Essomarin 10** var ex **Pratt VIII**, och

■ 11079 **Gurli II** var ex **Essomarin 2** ex **Pratt X**.

■ 11028 **Snäckan**, en annan liten tanker, var f d bogserbåten **Tyr** från Uddevalla, och därmed har vi en anknytning till fotot på sid 16 i samma nummer. Se f ö även LP 4/88 sidorna 19–22!

■ 11032 **Sjöbjörn I** kom att bli den första i en rad **Sjöbjörnar**, men det visste man inte när hon sjösattes, så då fick hon namnet **Sjöbjörn**.

■ 11055 **Väderön** hette **Vind** när hon köptes från Kyrkesund till Torekov 1955.

■ 11080 **Nobless III** var ex **Nobless** ex **Veritas VI** ex **Vågen**.

■ 11085 **Björn III** var ex **Ellen**, en tid ägd av SCA och före det av Trävaru AB Svartvik, och före det ex **Carlen**.

■ 11088 **Sigge** var Jehanders ex **Draga**.

■ 11089 **Sverre** var ex **Inez** ex **Göta I** ex **Inez**. Beträffande de två sistnämnda kan hänvisas till LP 1/86, sidan 9!

■ 11094 **Britta** uppges ha ex-namnet **Svan**.

Olle Renck

Böcker på frivakten

Västra Frölunda jubileumsbok 1991

Förlag: Västra Frölunda Hembygdsförening.

187 sidor inbunden, rikt illustrerad.

Rundqvists Boktryckeri AB, Göteborg.

Pris: 225 kr inklusive porto.

Hembygdsföreningarna runt om i landet är flitiga bokutgivare. För båtologer kan vissa böcker vara av intresse då de berättar om sjöfarten i bygden.

Västra Frölunda Hembygdsförenings jubileumsbok 1991 är en fin utgåva som föreningen givit ut till sitt fyrtioårsjubileum.

Bokens 187 sidor har en hel del av intresse för den sjöfartsintresserade.

Klubb Maritim-medlemmen Göran Ohlsson har skrivit en artikel om Charles Erickssons motortrafik – Långedrag och skärgårdstrafikens utveckling.

Artikeln omspannar hela 50 sidor av boken och Göran låter oss först ta del av det välkända Långedragets utveckling från mitten av 1800-talet, då man färdades med ångslup dit ut, väster om Göteborg. Salta



Isvintrarna kunde vara besvärliga. Tilläggning vid iskanten med problem för passagerarna. Foto: Gösta Skoglund.

bad och kurortsliv med hotell och restauranganläggning gjorde orten populär.

Skärgårdstrafiken kom så sakta igång till södra skärgårdens öar och det är väl egentligen det artikeln handlar om. De olika bolagens kamp om resenärerna får vi ta del av och i sammanhanget berör Göran även trafiken på norra skärgården, vilket egentligen ligger i periferin, men som har en koppling för att man skall förstå helheten.

I dag trafikeras södra skärgården av det välkända Styrsöbolaget, men som rubriken förtäljer är det Charles Erickssons, eller "Tjalls" som han kallades i folkmun, trafik på Asperö och Brännö det handlar om.

Charles Ericksson var en människa med ovanligt gott hjärta och han brydde sig om sina medmänniskor. Han startade trafiken 1922 och överlät den 1972 till Styrsöbolaget. Artikeln är ett stycke intressant lokaltrafikhistoria, vilken avslutas med en fleetlist i båtologisk noggrannhet om båtarnas öden.

Boken kan köpas direkt av Västra Frölunda Hembygdsförening till förmånspriset 225 kronor, inkluderande porto. Beställning görs direkt till föreningens postgiro: 4 70 78-1 varefter den sänds per post.

Bertil Söderberg

Bogserångaren Primus

Av Daniel Näsman

Primus byggdes år 1874-75 vid Wm Lindbergs Mekaniska Verkstads södra varv i Stockholm.

Hon levererades som nybygge nr 106 till Skönviks AB och fick vid dopet, i vad mån något sådant förekom, namnet **Primus** ett namn hon sedan dess burit.

Då hon mättes i november 1883 var hennes mått 15,71x4,32x1,98 m, 28,46 brt och 15,51 nt. Hennes första maskin kom från byggnadsvarvet och den utbyttes 1898 mot en från Härnösands Mekaniska Verkstad byggd compound ångmaskin på 120 lhk.

Hon framlevde sina dagar vid olika sågverksbolag i Sundsvallsdistriktet och bytte ägare ganska ofta.

I alla fall på papperet från Skönviks AB till Medelpads Sjöhistoriska Förening (MSF) har hon ägts av de här företagen i tur och ordning: Trävaru AB Karlsvik, Mons Trävaru AB, J A Enhörnings Trävaru AB, och åter Skönviks AB, Rune Högström, och SCA för andra gången. När SCA ägde **Primus** var hon nerskuren till kättingpråm. 1984 skänk-

te SCA **Primus** till MSF. Sedan har **Primus** blivit restaurerad av MSF och återställd i sitt ursprungliga skick.

Den 18 juni 1991 flöt hon vid kajen i

Johannedal efter att ha lyfts i sjön. Johannedal är platsen där **Primus** legat på land i många år och blivit restaurerad. ■



S/S Primus i sin glans dagar. Inom en snar framtid hoppas MSF kunna visa upp henne liknande fotot. Bild från Daniel Näsman.



Ändstation Lilla Bommen, Göteborg. Fotoarkiv: Klubb Maritim Västra Kretsen.

Trotjänaren Eos

Av Jan Davidsson

Bildreminiscenser ur det förgångna? Ja, de möter titt som tätt och vanligen som skutor eller stor-seglare. Med associationer till tider som aldrig återkommer och för varje år med allt tätare töcken kring det som var eller tros ha varit. Undantag ges och en dag trädde en ångbåt fram. Det var **Karlstad**, akterladdaren som till 1950 gick i linjetrafik Karlstad-Göteborg-Karlstad. I boken "I sjöfartens tjänst" (1987) berättar Henry Granquist initierat och utförligt om trotjänaren. Framställningen kompletteras bl a av ett motiv från Lilla Bommen i Göteborg, vänerbåtarnas ändstation. På takskylten läser man "Exp. för Ängf. Fors-haga & Karlstad" samt "Exp. för Ängf. Eos, Lidköping & Rudenskiöld". De tre sistnämnda ger associationer till staden vid Lidans möte med Vänern och

Helge Källsson, "still going strong" fastän 85. Under arbetet med "Thunbolaget 1938-1988" framhöll svensk sjöfarts Grand Old Man med eftertryck att **Gerd (Valborg)** borde hedra jubileumsboken. Denna galeas hade i 23 år troget tjänat Helge Källssons Partrederi och direktören fick som han ville. Ängfartyget **Eos** fick stå över och tack vare det möter här "Vänerns vackraste fartyg".

Det kan synas som turnering av siffror, men så är det ej, kombinerade last- och passagerarfartyget **Eos** hedrade Lidköping från 1873 till 1937. Under denna långa tid gav "Morgonrodnadens gudinna" (namnet) upphov till många spaltmillimetrar i Lidköpings- och fackpress. Ätminstone till slutet av 1930-talet. Sedan föll hon i glömska, liksom så många andra trotjänare. Ett faktum som **Eos** delar med sin besätt-

ning, beklagligt men oåterkalleligt. Därför öppnar vi ett gulnat tidningslägg från den 11 oktober 1873 och läser:

"Den nya ångaren **Eos**, som eges af rederi här i staden, anlände hit i torsdags wid middagstiden och gjorde på eftermiddagen en liten prof- och lustresa på Kinnewiken, hvartill redarne inbjudit ett stort antal deltagare. Fartyget, av trä på jernspant, är snabbgående och beräknadt att wid 10 fots djupgående lasta 4 à 5 000 centner. Det har skonertackling och 30 hästkrafters maskin efter woölfiska systemet, förfärdigad och installerad wid Lindholmens verkstad, samt är försedd med 2:ne ångwinchar för lossning och lastning; äfwensom med ångpump (Donkypump) för länspumpning, spolning etc.

För befäl samt för omkring 20 passagerare finnas hytter och 2:ne salonger i en midskepps anbragt öfwerbyggnad, hwarigenom hela utrymmet under däck med undantag af maskinrummet, kolboxarne samt skans för besättning och kök m m kunnat användas till lastrum. Fartyget hedrar brukspatronen Bäärnhjelm's warf wid Upperud, derifrån det utgått och för vårt samhälle är det en obestridlig fördel att en ny tids-

enlig ångbåt kommer att reguliert alternera med ångfartyget **Lidköping**.

Åt kapten J. G. Ahlberg, som med oförtröttadt nit och omtanke ledt och öfvervakat fartygsbyggandet och som är wälkänd ångbåtsbefälhavare på traden Lidköping-Göteborg, hafwa redarne anförtrott detta vackra, präktiga fartyg; och wi kunna ej annat än lyckönska dem till detta wal. **Eos** afgår i morgon bittida på sin första resa härifrån till Göteborg".

En föregångare med samma namn var byggd i Norrköping 1852 (1855?) och hade 30 svåra lästers dräktighet. Detta fartyg kallades för "Kongl. Post och Passagerarfartyget **Eos**" och i dess flagga fanns postverkets insignier med posthorn och kunglig krona. Hon såldes senare och fick namnet **Aranäs**.

"Vår" **Eos** hade en längd på 30.5 m, bredd 6.1 och djupgående 3.7 m samt mätte 199 brutto- och 138 nettoton. Fartyget ägdes av ett partrederi med rådmann Otto Nyman i Lidköping som korrespondentredare.

År 1887 står E Peterson i Lidköping som ägare till **Eos**. Vid en förbyggnad år 1892 överfördes fartyget på nybildade Ångbåts AB **Eos**, äldst av de rederier som senare sammanfördes under samlingsnamnet Thunbolagen. Åren 1902 och 1908 förbyggdes **Eos** ytterliga-

re. 1935 inköpte man ett nytt fartyg och i september samma år blev gamla **Eos** i stället **Eos I**. Som sådant förtecknas fartyget i Thunbolagets "Fleet List".

Eos-bolagets förste direktör var E J Magnusson, sedan bl a Aron Hjortén och A H Olsson samt från 1930 Erik Thun och efter hans död (1938) Helge Källsson.

Året före uppnådd pensionsålder – mänskligt mått – gjorde **Eos** sin sista resa och om denna skrev Benjamin Lidholm den 19 maj 1937:

" I lördags eftermiddag kastades förtojningarna loss från gamla ångfartyget **Eos** vid kajen i Sjötorp, där fartyget nu legat upplagt i ett år i väntan på sitt öde. **Eos** skulle nu anträda sin sista färd över Vänern till förnedringen – skrothögen – dit så många andra stolta fartyg förut fått vandra. Ett bättre öde kunde ha förunnats det förr så vackra fartyget; bättre att det fått sin grav i det element det så många år brottats med, och ur vars hårdhanta famn det alltid klarat sig. Ruggig och väderbiten såg **Eos** nu ut. Fockmasten var borttagen liksom livbåtarna, och väder och vind hade gjort sitt till för att öka förfallet. Men de vackra formerna voro kvar, dem kunde ingen förändra. Högt reste sig förstäven över vattenytan, och i övrigt var den sig lik som i sin krafts

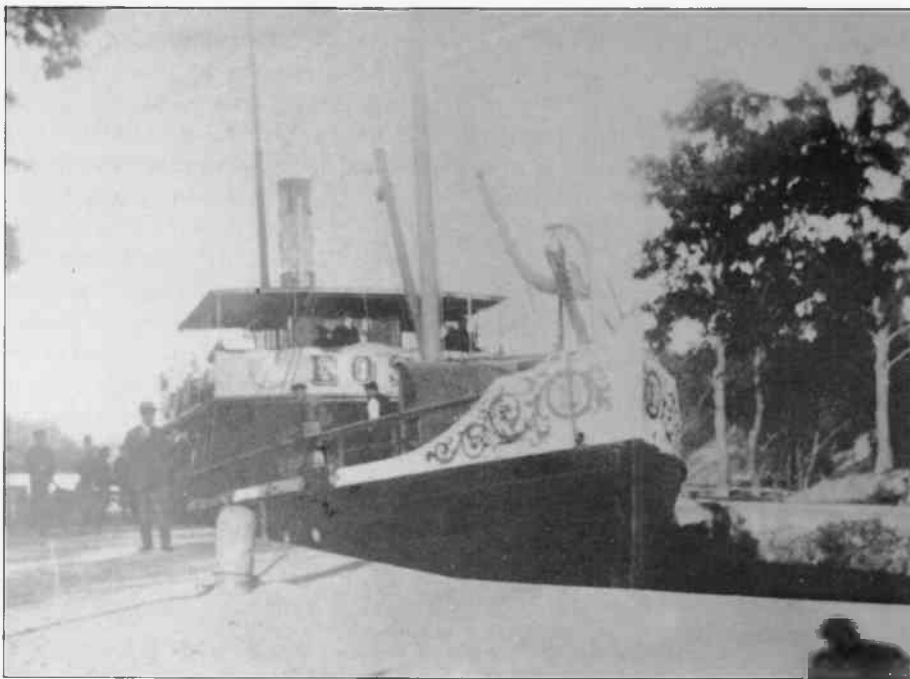
dagar. Lugnt och stilla följde den sin efterträdare, vilken fått uppdraget att utföra bogseringen och vars befälhavare nog med ett visst vemod såg gamla kära **Eos** fogligt följa efter i kölvattnet, från vars kommandobrygga han under många år och lyckligare dagar utfört sitt ansvarsfulla värv. Vädrets makter voro gunstiga på den sista färden. Det blev ej någon brottnings med vredgade vänervågor mot vilka den så många gånger stridit under de sextiotvå år den gjorde sin tjänst. Hela vida Vänern låg som en spegel. En liten krusning märktes här och där på den oljiga ytan och endast den vanliga dyningen syntes på vattnet utan att på minsta sätt göra sig kännbar, och med cirka 6 1/2 knop stävades mot målet för färden.

Navens fyr passerades vid niotiden och strax började det att mörkna; akter ut började fyrar och lysbojar med sina blinkar och i söder tjocknade det till. En molnvägg reste sig hotande över horisonten i det tilltagande mörkret. Ett och annat fartyg passerades på korta avstånd. Om babord syntes Navens och Klasgrunds fyrar med sina blänkar långsamt försvinna, och om styrbord syntes Megrunds fyr.

Kompassen visar stadigt på SW och till W med kurs på Gälén. Kaptenen står lugn och trygg på bryggan, på vilket han stått sedan fartyget lämnade Sjötorp; vid Gälén skall han avlösas av styrmannen, som då börjar sin vakt. Jag frågar honom, där jag står vid hans sida, om det ej kännas enformigt att stå så där och stirra ur i mörkret natt efter natt, varpå han svarar: "Det ingår i vårt yrke och har man farit till sjöss i snart femtio år, som jag har gjort så blir man van vid det, man har alltid något som fäster ens uppmärksamhet och får tiden att gå." Kaptenen för kikaren allt ibland till ögat, för att söka efter fyrar och lysbojar som han vet finns än i den ena, än den andra riktningen eller ock får han syn på en lanterna på något fartyg, som dyker upp ur mörkret. Utanför Hinna lysboj har det moln vi förut sett utvidgats över hela himlafästet. Vinden börjar friska i och det börjar att regna. Allt är svart omkring oss, endast motorn arbetar för fullt, det dunkar och dunkar och hela fartyget skakar i sina fogar. Den grova bogsertrossen är spänd som en fiolsträng, och i mörkret kan endast siluetten av gamla **Eos** synas, fast den är endast ett tiotal meter efter oss, endast lanternorna visa sitt sken och det hela ser ut som ett



Lidköpings hamn år 1890 med **Eos** i vinteruppläggnings. Bildarkiv: Thunbolaget.



Eos under slussning. Observera det vackra ornamentet. Foto: J. Axelsson – Bildarkiv: Thunbolaget.

stort havsodjur med blixtrande ögon. Förut synes nu Gälen. Regnet fortfar att falla ganska kraftigt.

Ungefär med fyren tvärs kommer styrmannen upp på bryggan. Han skall nu börja sin vakt, och kaptenen får gå ned för att få den vila han så väl behöver. Men nej, han lämnar ej sin plats, fast han har överlämnat kommandot till sin styrman, han känner sitt ansvar och viker ej från sin post. Jag häpnar över hans handlingssätt, men jag förstår varför. Han slänger allt ibland en blick akteröver. Det är *Eos*, hans gamle vän och kamrat sedan många år, som är i hans tankar och som nu för sista gången är i hans närhet. Jag vill ej ställa några frågor till honom för att störa de känslor han hyser för sitt gamla kära fartyg, utan mottager tacksamt hans erbjudande att få sova i hans hytt som han välvilligt upplåter åt mig.

Trots motordunket somnar jag, men sömnen blev ej lång. Över mitt huvud tjuter sirénen och jag hör styrmannen ropa: "Hal in på trossen". Jag får i hast på mig min rock samt är strax ute på däck. Vi hade kommit till Vänersborg, signalen gällde klaffbron över kanalen. Kaptenen står fortfarande på däck och ser till manövern. Han yttrar ej ett ord, den väldiga klaffbron börjar att resa sig framför oss och står lodrätt upp i luften, maskintelegraferen ringer och med sakta fart glida fartygen in i kanalen medan regnet med oförminskad kraft fortfarande smäller på däck.

Det var den första etappen på resan,

det var sista gången gamla *Eos* vidrörde Vänerns vatten. Det var ett avsked för evigt, ett vemod hälskade över båda fartygen. Alla visste varför, men ingen sade ett ord. Gamle *Eos* tid är förbi men minnet av det en gång på Vänern vackraste fartyget förbleknar icke."

Låt oss bortse från styckevis nostalgiskt-devotiska inslag och stanna för att resan slutade vid maskinaffären Generator i Göteborg. Här blev ångaren degraderad till pråm och hamnade slutligen i en vik på Tjörn. Ännu 1970 kunde man se rester av "Morgonrodnadens gudinna", detta enligt Krister Bångs översikt av Thunbolagen.

Kapten Jacob Ahlberg förde *Eos* till sin pensionering 1946 och var då över 70 år gammal. Han efterträddes av sin styrman, kapten Axel Leonard Berntsson i Lidköping. Denne son av Bohuslän var född 1875 och blev småningom befälhavare på motorfartyget *Eos* (III). Axel hade gått till sjöss efter konfirmationen och seglat för om masten till 1892, då han började läsa till styrman i Göteborg. Två år senare avlade han ångbåtsbefälhavaren vilken renderade anställning vid Ångbåtsaktiebolaget *Eos* i Lidköping. Efter 53 år på Vänern drog sig kapten Berndtsson tillbaka, om än motvilligt. Då hade han i åtskilliga år burit Emmery-medaljen av första storleken för visad duglighet och skötsamhet. Dagen efter medaljöverlämnandet, som föskedde på hotell Örnen, läste man i Westgöta-Posten:

"Kapten Berndtsson har vunnit ett stadgat anseende bland kollegerna som god sjöman och genom sin stora tjänstvillighet har han även vunnit trafikanternas förtroende i så hög grad som är få förunnat". Kaptenen blev 77 år gammal.

Eos hörde liksom ihop med Lidköping, där hon fin och putsad låg inne för lastning och lossning. Varje lördagsnatt kl. 12 avgick ångaren till Göteborg och oftast var en hel del folk vid kajen, en del för att säga farväl till anförvanter, vilka följde med som passagerare, andra för att åse avfärden. På uppresan anlöpte *Eos* Karlstad, Kristinehamn, Mariestad och Hällekis.

Det var en sjöbåt som gick i alla väder och utan några allvarigare



Motorfartyget "EOS"
eller

Angfartyget "Lidköping"

avgår alternativt varje Onsdag och Lördag från

Göteborg till Lidköping
och från

Lidköping till Göteborg
varje Fredag och Måndag.

Ångaren "Lidköping" eller subst. M/S beräknas avgå från

Lidköping till Karlstad

en gång varje vecka i mån av godstillgång.

Motorfartyget "Eos" beräknas avgå från

Lidköping till Mariestad
varje fredag f. m.

F-Ån

Lidköping till Kristinehamn
och Karlstad

avgå fartyg varje vecka i mån av godstillgång.

Från Malmö till Vänershamnar
expedieras fartyg i mån av godstillgång.

Om så önskas utköres godset till resp. mottagare mot en något högre fraktsats.

Genomgångsgods tecknas till alla hamnar.

Rederiet har rätt omlasta godset i andra ångare, i motorseglare, i pråmar eller järnväg, allt på lastägarens risk.

Reservation för naturhinder.

Godsanmälningar mottagas i

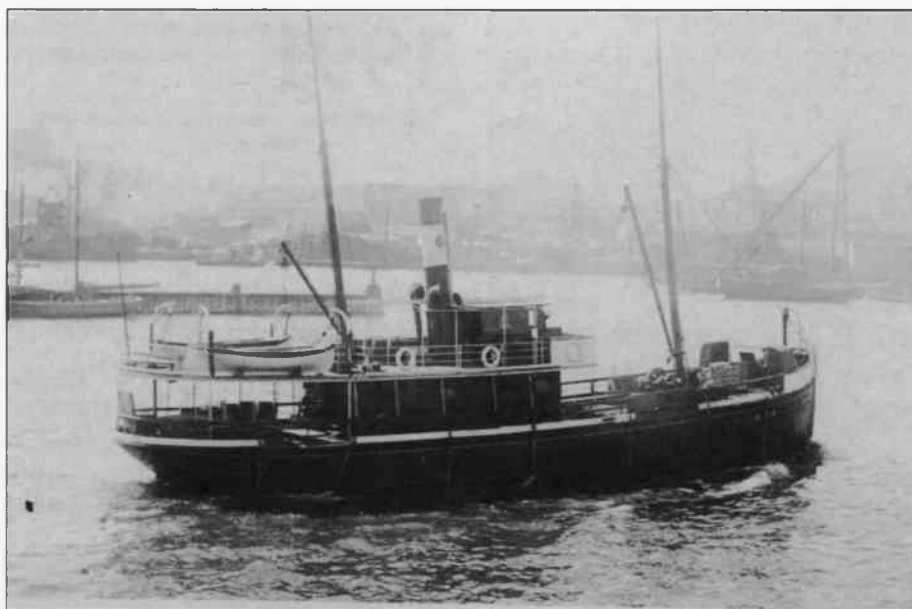
Göteborg av Angf. A/B. Göta Kanal och Lidköpingsbåtarnas Godsexpedition, Lilla Bommen.

Telefon till fartygen i Göteborg 56973.

Vidare meddelar:

ERIK THUN A.-B.

Telef. 251, 485 och 486.



Eos anländer till Göteborg och passerar på väg västerut Götaverken. I bakgrunden Masthuggskajen. Bild: Fotopumpen.

olyckstillbud. Seglationen upphörde när decemberisen satte stopp och då lade ångaren upp. När solen åter började värma, startade vårustningen med putsning, målning och allmän uppnygning för en ny säsong.

Besättningen räknade ca 12 man: Befälhavare, styrman, maskinist, båtsman, 4 däcksmän, två eldare, förestånderska/kocka och och köksbiträde.

Många tusen är de passagerare som gått med *Eos* över Väneren, däribland ett stort antal emigranter f v b Göteborg–Hull, och många glada minnen är förknippade med ångaren. Från lustturer under vackra sommarsöndagar, då *Eos* skrudad i grönska, flaggor och vimplar ångade iväg under musikens toner, ibland till Läckö, ibland till Kinnekulle och Årnäs, ja, även till Mariestad, Säffle och Karlstad. Hårtill utflyk-

ter på Kinnevik, då och då med Frälsningsarméns musikkår som spelade fosterländska hymner, hembygds-sånger och "hemfärdstoner". I augustimånens sken gjorde fartyget turer, som fick romantiken att spira och kärleken att glöda.

Vädrets makter var inte alltid gynnsamt inställda. Vid ett tillfälle blåste det upp till storm. Båten var fullpropad med människor och sjösjuka resenärer kantade relingarna och spydde i kapp. Värst var det förstas för dem som fanns på nedre däck.

Genom välvilligt bistånd av hamnbefälhavare Erik Thun fick Lidköpings Hantverks- och Sjöfartsmuseum överta *Eos* acetylenlångsverk samt livbojar och däckverkar, lanternor och ratt, skeppsklocka och signalkanoner. Dessutom hela kaptenshytten med soffa, skriv-

bord och skåp m m – allt i det skick som båten var i sina bästa dagar. Hårtill tavlor och fotografier från olika epoker av gamla *Eos*.

Till den gamle trotjänaren *Eos*

Med vemod jag läst, att du nu skall försvinna
och lämna din gamla och trevna miljö,
att man dig ej längre i hemsta'n skall finna,
ty du skall upphuggas, förintas och dö.
Och du som så trägen
har plöjt gamla vägen
från staden vid Lidan till Götet i väst;
där lossat och lastat,
dig även har rastat
och alltid förblivit en kärkommen gäst.

Du var något väldigt och underbart väsen
för oss då vi voro i pystidens år,
och du uppå vinscherna då satte fräsen,
den tavlan så levande än för mig står;
hur styckegodstippen
av kablar och knippen
av tunnor och lädor med mera gick flott,
hur gubbarna buro
på godset och svuro
och svettas och stånka och hade så brätt

Jag minnes så väl när på lusttur du gunga
oss till Kinnekulle och Läckö ibland
och nordan i tackel och tåg börjat sjunga,
du ändå uppnådde ditt mål och din strand.
Vid Kinnevikslåten
du ruska på ståten,
så frisk var din färd över vitskummad vik.
och vågor så höga
oss blötte och löga,
men allt var för dig som en gammal musik.

För ålder du dömts att nu lämna den hamnen
mot vilken du stävat snart sekellång tid.
Där alltid dig Lidan har gett stora famnen
var vinter, då istäcket bjudit dig frid.
Du stått oss så trogen
och hållit upp bogen
i storm som i stilje stads uppå din trad
och givit oss trevnad
i hela din levnad;
ett tack är du värd ifrån mig och din stad.

Gunnilse den 17/9 1937
Gustaf Nilsson

STÖD KLUBBENS MUSEIFARTYG *Herkules*



NU ÄR DET SNART DAX

för att vårutrusta Herkules.

I april, runt påskhelgen, kommer Herkules att sliptagas på Bohus Varv för bottenmålning och översyn av undervattensskrovet.

Har du möjlighet och vill göra en insats med pensel och rulle är vi mycket tacksamma. Eftersom exakt tidpunkt inte kunnat lämnas vid pressläggning ber vi dig kontakta oss per telefon som finns ombord på Herkules: 031-79 09 59 (dagtid), 779 09 59 (efter 15 april).

REPARATIONSFONDEN FÖR HERKULES

Herkules har nu etablerat sig som veteranbogserare. Under sommaren 1991 företogs en PR-resa till byggnadsvarvet i Landskrona och besök i några andra hamnar på västkusten. Tidigare har Herkules varit i Väneren, med bl a besök i Kristinehamn, där båtens KAMEWA-propeller byggdes. För att värna om Herkules framtid som museifartyg har ägaren Klubb Maritim Västra Kretsen beslutat om att inrätta en reparationsfond för bogseraren. Fondens medel är avsedda att uteslutande användas vid större reparationer typ axeldragning och plåtbyten e t c.

Stadgar för fonden samt postgironummer är under framtagande. Vi återkommer i nästa utgåva av tidningen med mer uppgifter om fonden.

Klubb Maritim Västra Kretsen • Föreningen Bogserbåten Herkules
Box 12322, 402 43 Göteborg

Färjelinjer i väst 1991

Av Rickard Sahlsten

Om 1990 av olika orsaker var ett händelserikt år inom den västsvenska färjesjöfarten så måste man nödgas konstatera att 1991, med något undantag, kom att bli dess motsats. Kungs Line kom visserligen igång med sin sedan länge planerade och prospekterade trafik mellan Kungshamn och Skagen. Det blev emellertid "bara" med en katamaran under första säsongen och nu verkar rederiets framtid vara ett frågetecken. Scandi Line fortsatte emellertid sin succékantade trafik mellan Strömstad och Sandefjord och Scandinavian Seaways fick tillbaka två f d Tor-båtar i väsentligt ombyggt och renoverat skick. Några nybeställningar av fartyg till den västsvenska färjesjöfarten skymtar dock inte ens vid horisonten och i Halland går man fortfarande och väntar på förstärkning till de båda f d Sessanfärjorna i Lion Ferry.

BOHUSLÄN



Scandi Line
STRÖMSTAD SANDEFJORD

VD för Scandi Line, Trygve Sierset, kunde mycket belåten gå ut till pressen i början av mars och meddela en trafikökning med 28 procent för årets två första månader. Ökningen hänfördes framför allt till att svenskarna upptäckt fjällvärlden i Sydnorge och att den tunga trafiken i allt större utsträckning börjat använda "snarveien" över yttre Oslofjorden och Skagerrak. Nu gick planerna på en ny terminal i Strömstad in i slutskedet och i skrivande stund lär bygget vara i full gång. Invigningen är utsatt till början av maj 1992. Inte heller helårsresultatet för 1991 lät skämmas för sig. **Bohus II** kom att frakta 305 000 passagerare, motsvarande en ökning med 11 procent i jämförelse med året före.

Rederiets löfte om en ny färja till säsongen 1991 kunde dock inte infrias. Redan i början av mars sade Scandi Line att man funnit en färja för 1 500 passagerare och 290 bilar och att förhandlingarna med säljarna var i ett slutskede. Något namn nämndes aldrig men envisa rykten förtäljde att det skulle röra sig om den finskkontrollerade **Wasa Prince** som vid tillfället låg vid Cityvarvet i Göteborg. Nu hamnade den båten hos DSB/Bornholmstrafikken och **Bohus II** fick kämpa ensam även denna sommar.

I maj 1992 blir det emellertid förstärkning. Strax före jul 1991 kunde Scandi Line meddela att man inhandlat den 27 år gamla bilfärjan **Fenno Star** från ett norskt dotterbolag till finska



M/S Bohus II vars kapacitet successivt ökat genom flera ombyggnader är nu för liten för att ensam klara av säsongstrafiken. Foto: Scandi Line.

kvarkenrederiet Vasabåtarna (Wasa Line) i Effjohnkoncernen. **Fenno Star** gick i kvarkentrafiken sommaren 1991 och hyrdes därefter ut till en ny linje: Karlskrona – Gdynia (Polen). Det är en av den nordeuropeiska färjenärings verkliga klassiker som nu kommer i rederiets tjänst. Som **Viking III** sattes hon den 25 juni 1965 in mellan Southampton och Cherbourg/Le Havre för då norskägda Thoresen Car Ferries, sedermera European Ferries (Townsend Thoresen). Tillsammans med två snarlika systrar var **Viking III** med och byggde upp vad som idag är den gigantiska färjesektionen av det brittiska rederiet P & O. Systrarna syntes ofta på charteruppdrag hos andra rederier, inte minst i Skandinavien. I Scandi Lines regi blir namnet **Sandefjord**.

SKAGEN EXPRESS KUNGS LINE AB

Efter flera år av planering och förhand-

lingar med olika myndigheter kom så linjen mellan Kungshamn och Skagen igång vid midsommartid. "Skagen över dagen" var epitetet som skulle sälja **Skagen Express**. Säsongen var tidtabelllagd från den 14 juni och till 16 augusti. Det började emellertid med att den chartrade katamaranen **Bornholm Express** blev försenad i samband med varvsbesök. Till Kungshamn kom istället en annan snarlik farkost vid namn **Midthordland**. Inte heller vädret var på rederiets sida den första veckan. Till midsommarhelgen kom **Bornholm Express** upp till Kungshamn och sedan var trafiken i full gång i bästa tänkbara sommarväder. Justering av tidtabellen fick dock göras och den ursprungligen tilltänkta dubbelturen per dag drogs ned till en tur- och returresa per dag. Den 10 oktober flyttades trafiken till Uddevalla-Skagen. Nu hade rederiet hyrt in en stor katamaran vid namn **Solovki** med plats för 232 passagerare. Den nya trafiken var tidtabelllagd tors-

TURLISTA 8/7 – 14/9		
Från Kungshamn	Från Skagen	
08.00	12.30	
17.00	20.00	
OBS! Sönd. 10.00 endast en tur Sönd. 18.00 OBS!		
Biljettpriser	Rabatter	
Enkel 100:-	Barn under 7 år	Gratis
Tur o. retur 200:-	7–15 år	50%
	Pensionärer	50%

Turlista för Kungs Line 1991.

dag-söndag fram till jul. I början av 1992 rapporterades dock rederiet vara begärt i konkurs vid Uddevalla tingsrätt.

GÖTEBORG

Stena Line

Danmarkstrafiken

Inte heller under 1991 rapporterades några drastiska förändringar i Stena Lines danmarkstrafik. Tysklandsbåtarna deltog som vanligt i trafiken under högsäsongen och **Stena Saga's (II)** inträde på "triangelinjen" på måndagar har fortsatt. Någon större ombyggnadsåtgärd har inte företagits under året. **Stena Danica (IV)** och **Stena Nordica (VI)** gick på varv för sedvanlig översyn samtidigt, den 21 december. **Danica** var klar den 8 januari och skiftade plats med **Stena Jutlandica (II)**. **Nordica** var klar den 18 januari och **Jutlandica** dagen efter. Den 19 januari 1991 var samtliga danmarksbåtar i trafik igen. Det kan nämnas att Stena Line drabbades av två brandtillbud under november 1991. Ett brustet bränslerör i maskinrummet var skuld till en mindre brand på **Stena Nordica (VI)** måndagen den 4 november. Elden kunde snabbt släckas med handredskap utan att någon kom till skada. Den andra branden, som kunde slutat med betydligt värre konsekvenser, utbröt på **Stena Danica (IV)** den 21 november. Branden började i en hytt under bildäck när fartyget låg vid kaj i Göteborg. Passagerarna hade gått iland och larmet på bryggan gick kl. 02.47. Brandkåren var snabbt på plats och övertog släckningsarbetet och elden var släckt inom en timme. Redan efter något dygn var **Stena Danica (IV)** åter i trafik. Misstankar kvarstår att branden var anlagd men ännu har inte någon fällts för brottet.

Linjen Göteborg-Frederikshavn fortsätter att öka och antalet resenärer steg från 3 171 000 (1990) till 3 405 000. Lin-



Katamaranen *Midthordland* inledde den eftelängtrade trafiken mellan Kungshamn och Skagen. Om det blir någon trafik i år återstår att se. Foto: Terje Fredh.

jen är med god marginal koncernens största.

Tysklandstrafiken

Stena Germanica var ur trafik för översyn vecka 4 och 5 medan **Stena Scandinavica (III)** inte hade något varvsuppehåll under året. Något mer betydande arbete rapporteras inte ha utförts under 1991. Antalet passagerare Göteborg-Kiel ökade från 837 000 till 905 000 medan fraktvolymen minskade något. Totalt sett slog Stena Linekoncernen nytt resanderekord under 1991 med 13,8 milj resenärer, en ökning med drygt 8 procent. Det gamla rekordet med 12,7 milj resenärer var från 1990.



SCANDINAVIAN SEAWAYS

England/Hollandstrafiken

Huvudlinjen är som tidigare Göteborg-Harwich och under tiden mars till september 1991 drevs för tredje året i följd den pånyttväckta linjen Göteborg-Amsterdam. Till dessa kom sommartrafiken Göteborg-Newcastle. Tonaget bestod av de "nygamla" systrarna **Prince of Scandinavia** och **Princess of Scandinavia**. Det handlar om f d **Tor Britannia** och **Tor Scandinavia** som fräschats upp och förnyats vid Blohm & Voss i Hamburg. Omdop skedde officiellt vid en tillställning i Göteborg den 16 mars 1991, då båda systrarna låg för mot för vid Betongskjulet. I samband därmed visades fartygen för branschfolk och allmänhet, det sistnämnda en tradition i göteborgssammanhang. Gudmodrarna hette Barbro Svensson och Ulrika Jonsson.

Båda fartygen hade genomgått vissa ombyggnadsarbeten redan vid mitten av 1980-talet men nu ansågs tiden mogen för en mer genomgripande förändring. **Tor Scandinavia** hade ursprungligen kapacitet för 1 450 passagerare i hytter och **Tor Britannia** fick ganska snart motsvarande plats genom att två ytterligare britsar anbringades i ett antal tvåbäddshytter. Nu har vardera fartyget fått ett nytt "block" med 67 trebäddshytter i vad som tidigare var en del av övre bildäck. Genom denna åtgärd ökades antalet nattgäster till 1704 i 343 hytter. Samtliga hytter har fräschats upp och bl a försetts med nya dörrar med kortlås-system. Än större är förändringarna i salongerna på däck 6. Den tidigare cafeterian midskepps har blivit en mycket tilltalande á la carte-restaurant "Blue Riband" med 260 platser medan den akteröver tidigare belägna huvudrestauranten blivit bufférestauranten "Seven Seas Buffet". Den nya cafeterian har plats för 212 gäster och förvandlas till nattklubb/disco kvällstid. Ansvarig för ombyggnadsarbetena har varit Anders Johansson som har förvandlingarna av **King of Scandinavia** och **Queen of Scandinavia** på sin meritlista. Nyinredningen omfattar även en pub i genuin engelsk stil och casino och en ny biograf på den plats där sauna med tillhörande bar tidigare fanns. Dock har de båda systerfartygen fått vissa skillnader i inredningen. På **Prince of Scandinavia** dominerar en brittisk/kontinental stil i de allmänna utrymmena medan **Princess of Scandinavia** har mer skandinaviska drag över salongerna. Scandinavian Seaways räk-

nar nu med att uppgraderingen skall göra fartygen fullt moderna till efter sekelskiftet.

Under hösten 1991 drogs en stor marknadsföringskampanj igång för tisdagskryssningarna till Köpenhamn. Med start den 8 oktober och sjutton tisdagar framåt t o m 24 mars 1992 kryssar **Prince** och **Princess** till den danska huvudstaden med avgång kl 18.30 från Betongskjulet och återkomst nästföljande dag kl 20.00. Således kan den s k 24-timmarsregeln nyttjas för inköp.

Vädrets makter var inte helt nådiga under hösten och den 20 oktober kom **Princess of Scandinavia** till Amsterdam cirka 37 timmar försenad efter en provningarnas resa från Göteborg.

Några personskador rapporterades inte men en stor del av skeppsporslinet gick förlorat i sällskap med viss kvantitet skattefri dryck. Fartyget hade lämnat Göteborg på torsdagen kl. 19.00 för en resa som normalt tar 24 timmar. När vindstyrkorna närmade sig orkan beslöt befälhavaren att lägga sig mot vinden med reducerad fart. På det sättet minskades rörelserna i sjön.



Linjenät och tonnage är oförändrat sedan 1990 och omfattar således Var-

berg-Grenå och Halmstad-Grenå med de f d sessanfärjorna **Lion Prince** och **Lion Princess** i ett slags växelschema. Trafikökningarna har fortsatt och mycket goda siffror redovisades för 1991. På Varberg-Grenå ökade trafiken till 426 000 passagerare mot 403 000 året innan.

Halmstad-Grenålinjen kunde notera en ökning från 347 000 till 377 000 passagerare. På godssidan minskade Varberg-Grenå något medan viss ökning noterades i Halmstad. Med nuvarande tonnage är kapaciteten i stort sett fylld under högsäsongen och det torde nu inte kunna dröja alltför länge innan åtminstone en av färjorna måste ersättas. Än är emellertid inte något bestämt. ■

Frågor-Svar-Kompletteringar

Om bilfärjan i förra numret

Jag kan inte påstå att jag känner igen den gamla färjan, men säkert åkte jag ett antal gånger med den i min tidigaste barndom.

Strängnässund var namnet, och hennes trad gick mellan Strängnäs stad och Tosterön. Båda färjelägena låg strax väster om landfastena för den bro som invigdes hösten 1936 och gjorde färjan överflödig. Färjeläget på stadssidan kom långt senare att åter tas i bruk under nästan ett år, sedan bron blivit påseglad och bitvis omkullvräkt i september 1990, så att M/S **Kanholmen** fick sättas in som ett klen substitut.

I början av detta sekel sköttes förbindelserna mellan Strängnäs och Tosterön av en handdragen linfärja med träskrov. Att döma av tillgängligt foto kunde den ta två hästskjutsar eller personbilar. Den växande kritiken mot färjan gällde inte bara den ringa lastförmågan utan även färjans oförmåga att ta sig fram vintertid. Det blev den svåra vintern 1922

som gjorde att "man" (inte närmare definierat i hävder-na) beslöt beställa en maskindrivna färja i Nyköping för 42 500 kronor.

Färjan levererades redan samma år från AB Marinbetongs varv på Brandholmen. Den hade skrov av betong, mätte drygt 18 x knappt 7 meter, och hade propellrar drivna av en 30 hkr maskin. Den kunde ta fyra lastbilar med full last eller 400 man, uppges det. Dessa man fick nog inte vara alltför korpulenta, för däcksytan kan inte ha varit mycket mer än 100 kvm! "Denna färja är den första i sitt slag i landet", hävdade en lokal krönikör, och det är väl tänkbart. Många små bilfärjor med betongskrov kom att byggas på Brandholmen, och verksamheten där fortgår ännu, men nu bygger man betongpontoner för flytbryggor till småbåtshamn.

Sedan bron över Strängnässundet blivit klar 1936 flyttades **Strängnässund** till Skanssundet söder om Södertälje och uppkallades även efter detta. Hon infördes i fartygsregistret 1937

med nr 8711, ägd av Södermanlands södra vägdistrikt. Sedan Statens vägverk övertagit all större väghållning, fick hon i mitten av 1950-talet det mer prosaiska namnet **Färja 61/11** men stannade av allt att döma kvar vid Skanssundet. 1964 blev hon dock uttrangerad, såldes till Svenska Väg AB och degraderades till pråm. 1969 uppgavs moderbolaget Skånska Cementgjuteriet vara ägare, men sedan upphör spåren. Gamla betongskrov är dock svåra att ta kål på, så kanske finns hon kvar ännu någonstans.

De flesta båtologer ser med förakt på vägverkets gula bilfärjor och deras privatägda kolleger, inte bara de lindrivna utan även de frigående. Det är nog lite orättvist, för även om de inte är vackra så har bilfärjorna betytt och betyder även idag mycket för de landväga kommunikationerna, och de har undergått en snabb och intressant teknisk utveckling. De borde vara värda litet uppmärksamhet i form av en artikel någon gång!

Olle Renck

Algo blev norsk

Tyvärr var tryckfelsniss framme angående reg. nr. på **Algo**. Det skall vara 5938 och ingenting annat. (Red. anm.)

Från Bernt Fogelberg har vi fått följande historia om **Algo**.

Hon byggdes 1917 av AB Målarvarvet i Fittja, för Frans E. Dahlberg i Visby. Hon var byggd av ek och furu. Motor 92 EHK. Dim: 31,65x7,55x3,26 m. 233,70 brt, 129,85 nt. Den 7 december 1917 såldes hon till Per Ingvarsson i Malmö, för 175 000 kronor. 1925 såldes **Algo** till Kopervik i Norge, för 22 000 kronor. Sedan redades hon av följande: 1931-33 H. M. Wrangel & Co A/S, Havggesund, 1934-37 Olai Stetten i Bergen, 1937-38 Algo Rederi A/S, Bergen. Efter 1938 saknas hon i registren.

Oslo Bunker I

På sista sidan i LP 1991:3 har namnet på den lilla bunkerbåten skrivits fel. På ett foto taget 1964 av Bernt Fogelberg heter båten **Oslo Bunker I** vilket är det rätta.

Redaktionen

Bogserbåten Singel

Donald MacFie frågar sig i artikeln om Idefjorden om bogserbåten **Singels** identitet. Några läsare har hört av sig med förslag.

Enligt Sveriges Skeppslista är hon byggd 1925 i Göteborg som ångbogserare. Hon registrerades 1965 och hennes tidigare historia hoppas jag att läsekretsen kan komplettera.

1965 inregistrerades **Ran** som nr 10577 med ett partrederi med Frans Tore Jonasson på Vaddö som huvudredare. Hon ägdes genom åren av flera olika grupperingar kring namnet Jonasson. I maj 1980 döptes hon om till **Singel** eftersom det var just med transport av singel och sand som man sysselsatte fartyget.

Det var i juli 1987 som hon inköptes av Hälle Hamn AB i Hälle. Fartygets namn behölls men kanske innebörden av namnet ändrades till ensam, eftersom hon är ensam bogserbåt i Idefjorden.

Hennes utseende har förändrats kraftigt genom åren, så hon kanske inte är så lätt att känna igen. Nuvarande överbyggnad snickrades ihop av Westins Mek Verkstad i Färentuna i slutet av 70-talet.

Vän av ordning kanske påpekar att Hälle Hamn AB även äger bogserbåten **Hurtig av Ystad**. Denna bogserbåt ligger emellertid upplagd i Varberg sedan många år och har ännu inte inställt sig till tjänstgöring i norra Bohuslän.

Krister Bång

Okända fiskebåten

I Länsumpen 1991:4 undrade Tore Olsson över namnet på SIN 22. Namnet på denna trålare är **Valarö** med hemort i Skillinge och med Sigfrid Nilsson som skeppare.

Olof Eiman



Bogserbåten **Ran** av Vaddö som numera lystrar till namnet **Singel** och ägs av Hälle Hamn AB. Foto: Bernt Fogelberg.

Bogserbåtssvar

I föregående nummer efterlyses uppgifter om bogserbåtarna **Urax** och **Olofsfors** samt dykeribåten **Sam**.

Olofsfors

Byggd 1918 av C. J. Wennbergs Mekaniska Verkstad i Karlstad. Dimensioner: 18,20x4,60x2,45 m, 125 IHK. Levererad som **Sven** till Stockholms Ved AB.

Samma år inspekteras hon som **Sven** – Göteborg, ägare Vestkustens Ved AB. (Måtten skiljer något). Den 9 juni 1920 inköptes **Sven** till Nordmalings Ångsåg AB i Rundvik, från Ostkustens Transport AB, omdöpt till **Olofsfors**. 1960 installerades en motor om 320 AHK. 1968 redas hon av Randviksverken Masonite AB. Åren 1970-76 står som redare G. Reinhold Dewall, Rundviksverken. 1971 fick **Olofsfors** en ny motor, 420 EHK. 1972 hör hon till Rundviks Bogserbåts AB, (Rundviksverken). Reg. nr. 11025 SDNW

Urax

Byggd 1914 av Eriksbergs Mekaniska Verkstad i Göteborg. Dim: 19,72x4,89x2,70 m, 200 IHK. Byggd som **Lisa**, byggnadsnummer 175. Först 1955 dyker hon upp i registren hos Fartygsinspektionen, då som S/S **Lisa** – Säffle, med som ägare Billeruds AB. 1958 kom hon till Stockholm, inköpt av "Rederiet för Oiltank". Namnet ändrades till **Tug**. 1963 ägdes hon av Henry Lundgren, vilken hade henne till 1973. 1964 blev hon motorbogserbåt och registrerades på Bogser & Sjötransport (H. Lundgren), 1975 hör hon hemma i Stallarholmen. Historien härefter vet jag ej.

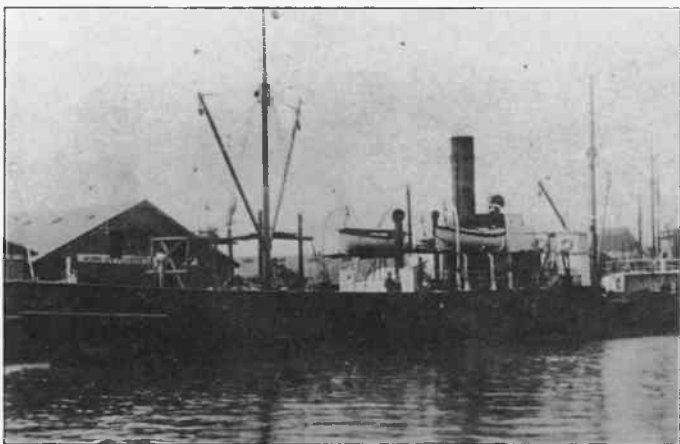
Sam

Troligen rör det sig om 7481/SGER, ex **Sam II**, byggd 1928 av AB Livbåtsvarvet i Allmag. Dimensioner: 16,30x4,45x1,80 m, 9,61 brt och 33,15 nt. Hon registrerades 30 november 1928 på Örnsköldsviks Stuveri AB i Örnsköldsvik. Från början var det ett spekulationsbyg-

ge på Hisingstads Mekaniska Verkstad i Göteborg, men det fullföljdes aldrig p g a ekonomiska skäl. Skrovet inköptes i halvfärdigt skick av Stuveribolaget, vilka lämnade det till Livbåtsvarvet för färdigbyggande.

1960 såld till Söderhamns Stuveri AB för 9 000 kronor. 1966 såldes hon igen till C. O. Andersson i Norberg, f.v.b. Kjell Fjellström, Sandviken, hemorten förblev Söderhamn. Samma år såldes hon vidare till Krings Möbellager AB i Hudiksvall. 1968 blev hemorten Viggbyholm och ägare blev A. Rautiainen. Här slutar historien i Riksarkivets samlingar. Jag fann i juli 1991 en **Sam** i Norrköping. Den är helt ombyggd sedan hon var stuvarebåt men det såg ut att vara **Sam** på det som var kvar av det gamla skrovet. Det stod **Sam** i fören men den heter säkert **Sam II** fortfarande ty det stod **Sam II** – Timmernabben i aktern.

Bernt Fogelberg



Den "rätta" Drott. Foto genom Krister Bång.

Carlboms ångare

om redaktionen säkert redan upptäckt är fartyget på sidan 22 i föregående nummer ingalunda den **Småland** som sedermera blev **Hanö**.

Det är istället Broströms första **Småland** (RN 3834) ex **Skeffington** på 1400 tdw, byggd 1893 i Newcastle.

Roland Ågren

Vi beklagar misstaget och visar här en bild på fartyget under namnet **Drott**.

Redaktionen

Carlboms Berga

I sitt arbete med artikeln om Carlboms i LP 1991:4 tycks Lennart Petersson ha drabbats av en black-out när han kom till den lilla bogseraren **Berga**. Inte var hon byggd i Glasgow, inte!

Såväl svenska skeppslistor (före 1976) som Länspumpens registersidor uppger att hon byggdes i Oslo. Visst finns det fel i skeppslistorna, men den här uppgiften är faktiskt korrekt. Fartyget levererades 1865 från Akers Mekaniska Verksted i dåvarande Christiania som varvets nybygge nr 20.

Hennes första namn var **Pluggen**, och beställare var Christiania SS- & Bugserelskab. De behöll henne ända till strax före sekelskiftet, då

hon övertogs av AS Dampskibet Viken (Pedersen & Meinich) och döptes om till **Viken**, fortfarande med Christiania som hemort.

Om någon tvivlar på ovanstående, kan han hos svenska Riksarkivet inhämta att den **Viken** som köptes till Gävle 1900 hade norska signalbokstäverna HFPW och i gamla norska skeppslistor kan man konstatera att **Pluggen** hade samma signal.

I övrigt går det bra att följa **Bergas** långa historia i Lennarts artikel.

Olle Renck

Baltskutor

Alar

I LP 1991:2 sidan 12 figurerar skutan **Alar** i artikeln "Den statslösa handelsflottan". Från **Alar** har jag ett personligt minne som kanske kan vara av intresse.

Min far arbetade på Ströms Bruks AB i Stocka. Order kom till bruket på en last som skulle tas ombord i M/S **Arne** till Danmark, tror jag att destinationen var.

Den 9 maj 1939 anlände till Stocka hamn tre-mastaren **Alar** – Tallin. Min far kom hem på morgonen och sade att skutan anlant, men det stod **Alar** på henne. Jag skyndade mig ned till kajen och ritade av den. Hon var vit med grön bottenfärg. Att hon var nybyggd vittnade hyvelspån och dylikt vilket kvarlåg i lastrummet.

Någon dag senare anlände motorerna på lastbil, vilka var avsedda för lastbommarna. Arbetet tog några dagar och därefter förhalades **Alar** ut till dykdalberna och lastade 87 standards.

Nästa gång jag såg skutan var den 9 oktober 1963, då jag fotograferade henne i

Hammarbyleden. Hon hette då **Arne** med hemort i Limon. Jag visste inte då att det var gamla **Alar** jag såg, utan betydligt senare fick jag reda på det av Robert Boman.

Det var ju egendomligt att skutan fick namnet **Arne** så många år senare precis som den vilken väntades 1939 av oss i Stocka. Om hon skulle hetat **Arne** från början, vet jag inte, eller om den nämnda **Arne** tagit en annan last.

1966 fotograferade jag henne i Göteborg, och sedan fann jag den i Grenaa i Danmark 1971 men då hade den återfått namnet **Alar** och hemorten var New York.

Elsa Croy

En annan skuta som nämns i sammanhanget är **Elsa Croy**. Det berättas om henne även i de två följande numren av LP.

Även **Elsa Croy** kom till Stocka hamn för att lasta bränd kis. Det var på hösten 1938 och hon hörde hemma i Riga. Även denna skuta fick jag återse men då som **Fenja** av Västervik och senare som **Leckö**.

Bernt Fogelberg



Arne fotograferad av Bernt Fogelberg i Hammarbyleden den 9 oktober 1963.

Karlshamns skeppsvarv

I förra numret skrevs en artikel om Carlboms fartyg där även en kort historik om AB Karlshamns Skeppsvarv ingick. Kanske läsarna vill se hur varvet såg ut vilket illustreras av bifogade vykort.

Till höger ligger Karlshamns stads bogserare **Mien**, byggd 1921, och logementsångaren **Venus**, byggd 1873. Det skrevs att **Venus** försvann ur listan 1927. Sista tiden ägdes hon av Fritz Forsman i Stockholm. Det kan vara möjligt att **Venus** slutade sina dagar på varvet som på kortet.

Robin Holmstedt



Vykort med motiv från Heleneberg i Karlshamn med skeppsvarvet. Ur Robin Holmstedts samling.

Norrtank blev ponton

I Länsumpen 1991:2 skriver Krister Bång om **Norrtank** ex **Örebro Rex** ex **BT 1**. Han berättar bl a att efter haveriet 1967 ändrades fartygets "art" till ponton. Slutligen undrar han om någon har vetskap om **Norrtanks** existens under de senaste 20 åren.

I sammanhanget kanske bifogade bild kan vara till någon glädje.

Jag tog den från finlandsbåten **Fennia** den 3 juli 1981 då **Fennia** mötte pontonen **Norrtank** utanför Lidingö.

Gunnar Hedman



I Länsumpen 1991:2 skrev Krister Bång om **Norrtank** ex **Örebro Rex** ex **BT 1**. Hon byggdes som nämnts av Finnboda för Bensintransport och var märklig så tillvida att skrovet var helsvetsat. Under namnet **Örebro Rex** sysselsattes fartyget till största del i trafik på Örebro, dimensionerna passade bra i

slussarna där. Efter haveriet i oktober 1967 såldes fartyget till Firma Bergus på Lidingö. Man bärgade fartyget men vid besiktning i Västervik, kondemnerades tankern. Haveristen bogserades till Stockholm, för att i juli 1968 förvärfas av Henry Lundgren, Stockholm, för 10 000 kr. I november samma år såld vidare till Sven Olof Carlens, Stockholm. Ett år senare till Gunnar Virström i samma stad, varvid det uppgavs att fartyget var upplagt, delvis nedskrotat. I juni 1970 hade priset sjunkit till 2 500 kr då Björn Erik Hedman, Stockholm blev ägare. När Carl Emil Eriksson i november 1973 för 4 000 kronor blev ägare angavs fartyget vara en ponton. Den lär som sådan flera år ha legat vid Torsviks Varv på Lidingö, men flyttades senare till Kummelnäs varv. Där användes fartyget som brygga åtminstone ännu strax före julen 1990. Överbyggnaden är helt borta och förskicket något avkortat. Tydligt lite läck eftersom en liten portabel länsump var igång när jag besökte varvet.

Erik Hag

Bogserbåtarna vid Skeppsbron

I LP 1991:4 sidan 16 efterlyses namnen på bogserbåtarna vid Skeppsbron i Göteborg. Andra båten från vänster antas vara **Axel**. Namnet är förmodligen **Max** istället för **Axel**. I mina anteckningar från Fartygsinspektionen finns en **Max** av Göteborg, inspekterad 1916–1924 och ägdes då av AB Strömman & Larssons trävarufirma.

Hon byggdes 1888 vid Lindholmens varv av järn med måtten 14,75x3,56x1,73 m. Ångmaskinen utvecklade 60 IHK. Beställare var AB Strömman & Larsson. Senare

fick hon namnet **Ettan**. (Nämnas kan att samma bolags **Trean**, står att läsa om på sidan 17 i samma nummer.) Tydligt inköptes samtliga tre bogserbåtar från AB Strömman & Larsson 1927 av Bogserkompaniet i Göteborg. Nytt namn blev **Hero**. 1935 såldes hon igen och då till Stina Bartley i Göteborg som gav bogseraren namnet **Ethel**. 1937 stod Skandinaviska Fartygsagenturen i Göteborg som ägare. Den 7 februari 1951 meddelades att bogserbåten "numera är upphuggen".

Bernt Fogelberg



Norrtank på sin ålders höst som ponton under bogsering utanför Lidingö. Foto: Gunnar Hedman

Lundby-bogserbåten Thea

Fotografiet av **Thea** väcker många minnen från pojåkåren i Djursholm till livs. Under åren före andra världskriget var sjötrafiken på Djurs-holms "hamn" Framnäs-viken ganska livlig under tiden maj – september. Djursholms stad hade vid hamnen sina sandupplag och stadens bolag Djurs-holms Bränsle AB sin stora vedgård med sågeri och kly-veri. Stockholm–Roslagens Järnvägar hade en hamn-bangård med tre spår samt ett – numera som magasin använt – lokstall. En med plankor övertäckt djup grop vittnade om platsen för vändskivan. Även resterna av vattenfyllningsanord-ningen för ångloken fanns då kvar. Under de isfria månaderna var **Thea** och **Lisa** trägna gäster i Fram-näsviken. Medan **Lisa** alltid kom med två pråmar så orkade **Thea** med tre fullas-tade sandpråmar bärande namnet **Murbruket No...** Med pråmstyrarna jämte avbytare samt bogserbåtens egen besättning så var säker-ligen kocken fullt sysselsatt i den minimala byssan. På den tiden var **Thea** icke för-sedd med det på bilden syn-liga – anskrämliga – livbåts-stället. Det räckte då med ett par röd-vita, korkfyllda liv-bojar. Lossningen skedde ganska snabbt med hjälp av hamnens eldrivna skopkran. Även om sandhögarna sedan länge är borta och kra-nen skattat åt förgängelsen så låg ännu för ett par år sedan kranrälsen kvar, på vilken kranen då makligt förflyttade sig från en pråm till nästa. Även om största delen av sanden säkerligen användes för sandning vin-tertid så användes en icke ringa del vid betonggjutning av husgrunder vid den då ganska livliga byggnationen av villor, eftersom dagens industriella framställning av

färdigbetong var ett okänt begrepp.

På fotografiet tycks **Thea** ännu ha en stor del av den ursprungliga skorstens-märkningen kvar, som då var: ett vitt band med en röd cirkel i vilken fanns ett gyl-lene "M".

Att det på 1940-talet påmönstrades en extra elda-re vittnar gott om vedermö-dorna med vedeldning. Famnveden fördes ju delvis som "däckslast" och skulle "lämpas" ned i pannrummet för att sedan slängas in i eld-rummet. Var veden dessut-om en smula sur så kändes det ordentligt i ryggen.

Hans Reichenberg

Jakten Karl

Eftersom Agne Månsson ännu inte fått svar på sin fråga i LP 1991:2, får jag väl bidra med det lilla jag vet. Det är hämtat ur Bernt Fogelbergs anteckningar från Fartygsinspektionens arkiv.

Karls ursprung var okänt. Skrovet var av stål, hon hade en 35 hkr motor, mätte 27 brt och dödvikten var 32 ton. Dimensionerna var 15,2x4,3 meter. Hon blev aldrig inre-gistrerad.

På 1920-talet ägdes **Karl** av Rederi AB Ankaret (**Karl Ancher**) i Stockholm. Den 19 april 1930 meddelade Firma **Ancher & Nordström** att de sålt **Karl** till en fiskare **Herman Odman** på södra Got-land. Drygt ett år senare, den 22 juni 1931, meddelade **Odman** att han sålt **Karl** till **Janne Börjesson** i Göteborg.

Börjesson byggde om **Karl** till vattenbåt och gav henne namnet **Veritas**. Firman Vattenbåtarna **Veritas** är fort-farande verksam i Göteborg. Under namnet **Veritas I**, ägd av **M Börjesson**, inspektera-des hon 1954. Men 1957 hörde hon hemma på Donsö, ägd av **Donsö Is** (**Lennart Karlsson**). Då hade **Veritas**-firman hunnit få nybygget

Veritas III, byggt 1955.

1959 uppgavs gamla **Karl** heta **Oljaren IV** av Åstol, redare **Erik Edström**, vilket tyder på att hon skulle ha blivit oljetanker på gamla dagar. I augusti 1964 anmäl-des till inspektionen att hon kunde avföras eftersom hon inte längre nyttjades till sjö-fart.

Nu skulle jag vilja se en bild på vattenbåten **Veri-tas/Veritas I** ex **Karl**. Kanske är det hon som är avbildad som **Plåt-Nicklas** i 1990:2?

År 1922 mättes en motorjakt **Carl** av Stockholm, inköpt från Tyskland, av **J. E. Nord-in**, Stockholm. Inte tidigare mätt i Sverige. **Carl** var byggd av stål med dimensio-nerna 15,21x4,34 m, tonnaget var 27 brt, och 10 nt. Det är väl ingen större tvekan om att denna **Carl** är identisk med den **Karl** som sedan blev **Veritas** etc.

Olle Renck

Fartyg på Vättern

Åter igen vänder jag mig till Läns pumpens läsare om hjälp med uppgifter och information vad gäller föl-jande fartyg som alla haft beröring med Vättern.

1. Ångarna **Nelly**, **Nya Her-mes**, **Skattkärr**, **Wille** och **Vänern**. Samtliga dessa del-tog i den slutliga bärgningen av ångaren **Per Brahe** år 1922.
2. Ångfartygen **Alfa**, **John Eriksson** och **Per Erik**. Den andra förliste den 26 april 1924 vid Vannäs udde i Vät-tern, men bärgades senare.
3. Motorfartyget **Åmål**, som bör vara från Vänern men troligen gått via Vättern mot Stockholm.
4. Galeaserna **Göteborg** och **Nordstjärnan**. Där den förstnämnda ligger förlist nära Forssaviken, och den

andra med reg. nr. 2230 lig-ger sjunken vid Hilleviken. Båda platserna vid Vättern.

5. Slupen **Matilda** av Hjo om 35 ton och 13,56 m lång. För-list utanför Hjo den 6 okto-ber 1896. Återfunnen år 1982. Skeppare var "Krule" Johansson som omkom.

Vill också passa på att tacka för de svar jag fått på min förra förfrågan.

Det vore intressant att veta om någon eller några Vät-tern-fartyg, av vad slag de än vara må, går eller har gått i trafik på Mälaren. Frånräk-nat kanalbåtarna Stock-holm–Göteborg.

*Med maritima hälsningar från
Leif Bolling
Huggarstigen 11 C
915 31 Robertsfors
Tel. 0934-112 58*

Aurora

Finns det möjligtvis någon medlem (läsare) som kan hjälpa mig med foto på en båt som är byggd på Göte-borgs Mek. Verkstad? Namn **Aurora**, reg. nr 752, byggd 1881.

*Christer Ekelund
Malmövägen 13
240 21 Löddeköpinge*

OBS!

Stoppdag

för manus

till

Frågor–Svar

–Kompletteringar

den 21 april

1992.



På sommarsäsongen seglar *Nord Neptunus* i gotlandstrafiken. Nu är hon utchartrad och seglar för Sally Line mellan Ramsgate och Dunkerque. Foto: Rolf Hallgren.

Nordström & Thulin Gotlandslinjen AB:s färjetrafik på Gotland krävde ett ökat behov av utrymme på lastdäcken i fartygen. Staten beslöt 1990 att en tredje, kombinerad last- och passagerarfärja skulle

anskaffas till trafiken. Färjan, som efter ombyggnad levererades med namnet *Nord Neptunus* till N & T på våren 1991, har en kapacitet av 400 dagresenärer, 250 personbilar eller 650 löpmetrar last.

Nord Neptunus seglar på Gotland under sommarsäsongen och är nu utchartrad till finska Sally Line, vilka har färjan i trafik på sin linje mellan Ramsgate och Dunkerque i engelska kanalen.

Färgsidan



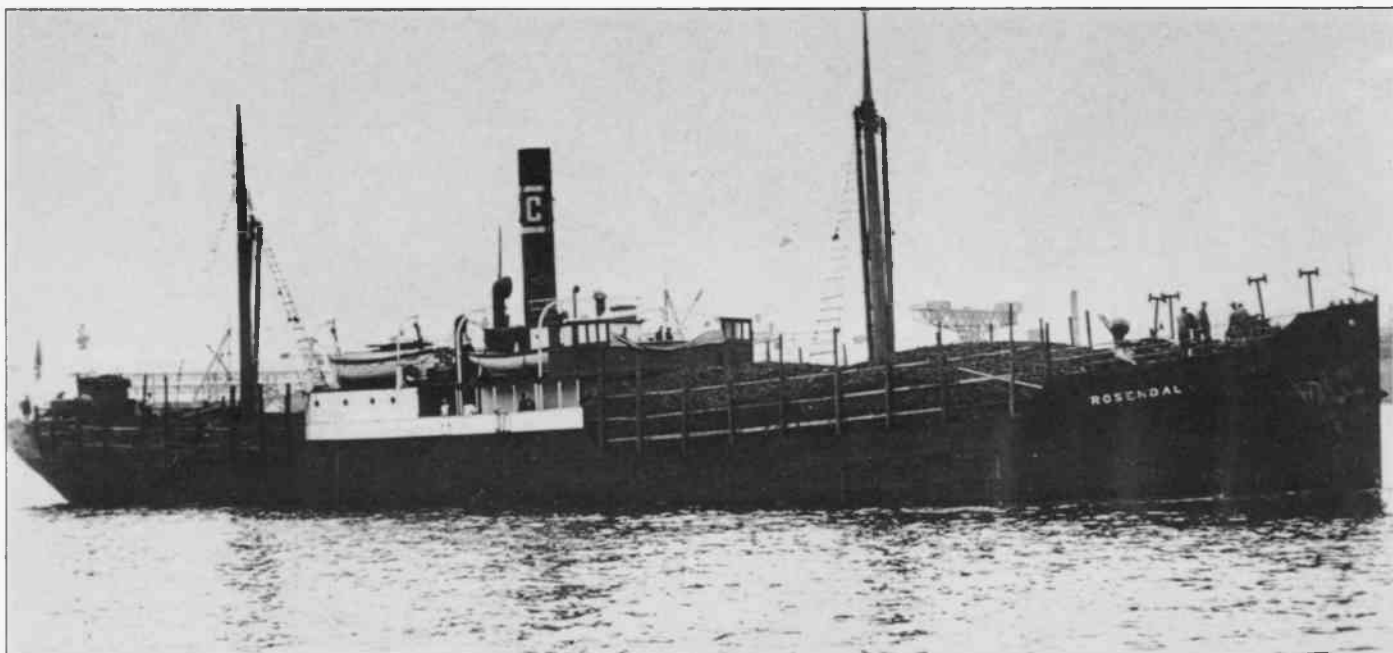
Flamencos besättning under befäl av Kapten Pär Brandholm, var med och räddade 26 sjömän i nöd i Stilla havet.

Besättningen på Laurin Maritims tanker *Flamenco* var med och räddade livet på 26 sjömän vars fartyg råkat i sjönöd i Stilla Havet i svår storm.

Flamenco hade lämnat San Francisco när larmet kom på söndagskvällen den 2 februari. Det columbianska fartyget *Ciudad de Pasto* hade fått maskinrummet fyllt med vatten och sände ut nödrop. På måndagsmorgonen kom *Flamenco* fram till haveristen som låg 800 sjömil nordost om Hawaii. Även det norska fartyget *M/S Hansa* kom till undsättning.

Norrmännen kunde bärga elva man från haveristen, vilka gått i flottarna, och missat *Flamenco* i den höga sjön. De femton återstående besättningsmännen på haveristen hade bara en flotte för tolv man. Svenskarna försökte få över sina flottor men stormen slet sönder linorna och flottarna försvann i vågorna.

Påföljande dag bedarrade stormen och de femton kunde räddas ombord på *Flamenco*. ■



Ångaren *Rosendal* gick förlorad den 10 november 1939, då hon gick på grund och blev vrak vid Köttstycket nära Virga.
Bild från Tomas Johannesson.

Namnet Carlbom inom svensk trampfart (2)

Av Lennart Petersson

S/S Rosendal 1926–1939.

Byggd 1920 i Kalundborg.

Beställd som **Ageröen** för dansk eller norsk beställare. Troligen kunde inte beställaren lösa fartyget p g a de dåliga sjöfartskonjunkturerna. Fartyget återfinns som **Bedehome**, Homeland Steamship co i Newcastle, i Lloyds Register 1921–1922.

Inköpt den 2 juni 1926 av RAB Rosenberg, C O Norin, i Kullavik. 1934 flyttade rederiet till Stockholm och Torsten Carlbom övertog sysslan som huvudredare. Hemorten som tidigare varit Göteborg ändrades till Stockholm 1936.

Styrelsen i RAB Rosendal bestod 1939 av: John Carlbom, Grimsby; Valter Kleve Hultin, Djursholm; Torsten Carlbom, Stockholm och suppleant var Axel Poignant i Lidingö.

Fartyget grundstötte och blev vrak vid Köttstycket utanför Göteborg den 10 november 1939 på resa Göteborg-England med styckegods. Olyckan

hade ett visst samband med avlämnandet av lotsen och de därmed sammanhängande manövrerna. Orsaken kunde

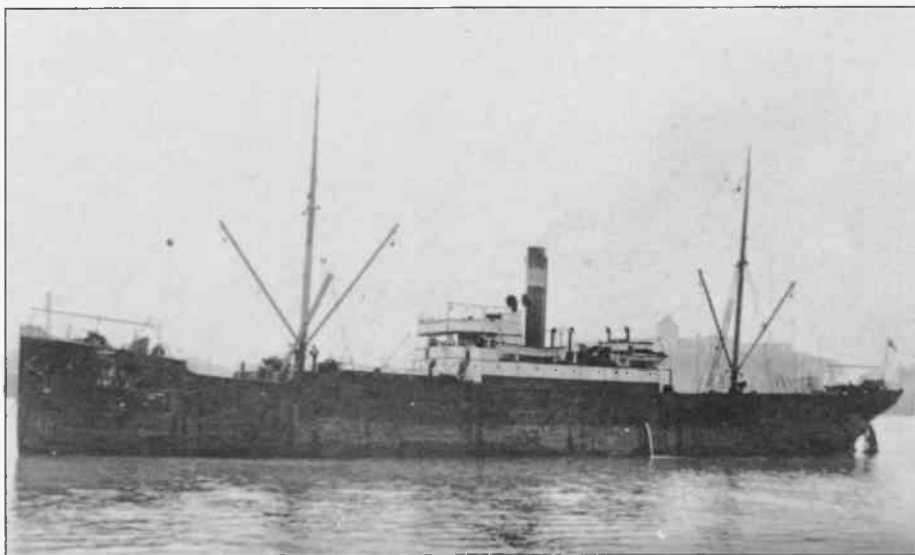
inte fullt utredas men man misstänkte att ett fel uppstått på styrmaskinen.

S/S Rosenholm 1939–1940.

Byggd 1895 i Helsingör. 2 700 tdw.

Byggd som **Helge** för Damskipsselskap Danmark, Ths Sonne & Co, Köpenhamn.

Såld den 22 oktober 1917 till Dampskibs A/S Norden i Köpenhamn. Robert Philips med RAB Portos i Helsingborg köpte fartyget den 14 juli 1924 för 200 000 kronor. Helge är ett vanligt namn även i Skåne varför namnet behölls.



S/S Helge beslagtogs av tyskarna i Norge den 9 april 1940. Hon var därefter i tjänst i tyska marinen. Bild från Tomas Johannesson.

1939 inköptes fartyget av RAB Rosenholm vilket även blev fartygets namn. Köpeskillingen var 325 000 kronor. Styrelsen i detta rederi var samma som i RAB Rosendal. Den 9 april 1940 låg fartyget i Bergen med styckegods-last och väntade på västgående konvoj.

Den 12 maj 1940 förklarades fartyget

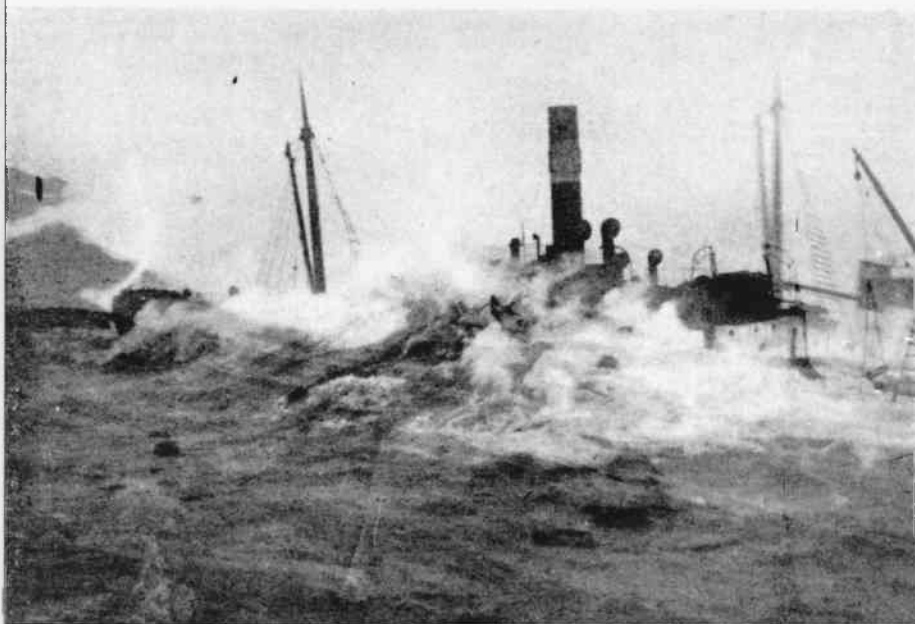
beslagtaget av de tyska myndigheterna. Senare förklarades såväl fartyget som last prisdömda av tysk prisdömstol.

Kommerskollegium gjorde 1951 en förfrågan hos rederiet om något hinder ansågs föreligga att avföra fartyget ur registret. Advokat Kleve Hultin förklarade att något hinder ej förelåg från

rederiets sida då det efter tidpunkten för beslaget saknade kännedom om vart fartygets nationalitetspass och registreringscertifikat tagit vägen.

Fartyget användes av tyska marinen som logementsfartyg under namnet **Oxhöft**.

ROSENDAL MÖTTE SITT ÖDE I NATT?



Sjön går vit och kokande in över Rosendals lovarssida

Sjön går helt över ångaren

Mängder vrakgods flyter in mot skärgården

Angaren Rosendals öde har sannolikt avgjorts i natt. På lördagseftermiddagen och kvällen hade Fritiof med bärgningsläktaren Raketen lyckats lossa en del av lasten, men på söndagsmorgonen blåste det för hårt för att man skulle kunna återuppta arbetet.

I går middag friskade det kraftigt från väst och blåste upp till en halv storm. Sjön började gå grov och bröt över ångaren. Strax efter klockan ett på middagen hissade befälhavaren och de av manskapet som befann sig ombord nödsignal, och Livbåtssällskapets Wilh. R. Lundgren, som assisterat alltsedan strandningen, fick gå dit och ta iland dem. Det blev en ganska svår och riskfylld manöver, ty sjön bröt och sög från skärets utgrundningar.

När Wilh. R. Lundgren kom dit igen vid 4-tiden på eftermiddagen, gick sjön rätt över hela skrovet och vrakgodset flöt ymnigt in mot skärgården.

Rosendal står på Köttstyckets västsida, och på eftermiddagen sågade hon synbart på grundet.

Vi kom ut lagom för att se babords, d v s lovarss, båt gå sin väg. Den hängde

lodrätt i förliga taljan. En sjö lyfte den upp i höjd med båtdäck, varifrån den föll tillbaka som en sten. Det syntes en knyck, när bulten drogs ur förskruvningarna i stäven – och så var båten försvunnen. Wilh. R. Lundgren gick ner i lä och hittade den drivande med botten i vädret. Den var sönderslagen och knäckt på flera ställen och hade fläckt upp i två halvkor till två tredjedelar av sin längd. Den togs på släp in till Vinga, dit folket tidigare inbärgats.

Överbyggnad, brygga och båtdäck kokade i vitt skum för varje sjö som gick över Rosendal. Ibland bröt det rätt över masttopparna, och skrovet begravdes titt och tätt fullständigt i sjöarna.

Det var en sorglig syn, och Rosendals styrman, som var med ombord i Wilh. R. Lundgren, tyckte den var svår att se. Det skulle blivit hans sista resa till sjöss ändå, men "den har blivit mitt hem, den där båten"...

På kvällen mojade det av ett tag men så kantrade vinden till nordlig och friskade igen till halv storm. Detta kan medföra att ångaren går av grundet och sjunker. Vrak blir den troligen i vilket fall som helst, men hade den fått stå kvar och vinden mojat, hade man kanske kunnat bärga mera av lasten. Nu låg luckorna och flöt väster om Buskär och sjön gick rätt in i rummen.

När Wilh. R. Lundgren vände stäven inåt igen, efter att ha gjort allt som kunde göras, kunde man skymta sjöarna resa sig som stora svarta skuggor över ångaren där ute. Säckar med trådrullar, buntar med lådämnen, trävirke från den sönderslagna överbyggnaden drev in mot skärgården överallt. Och pappersbalar och stora rullar av papper, som rullade upp sig och flöt i långa vita band i mörkret in bland bränningarna i den blåsiga höstkvällen.

Reportage i MT den 13 november 1939 om **Rosendals** förlisning.

Arkiv: Göteborgs Sjöfartsmuseum.

Fortsättning följer.



Transportkompetensen på Nordsjön

