

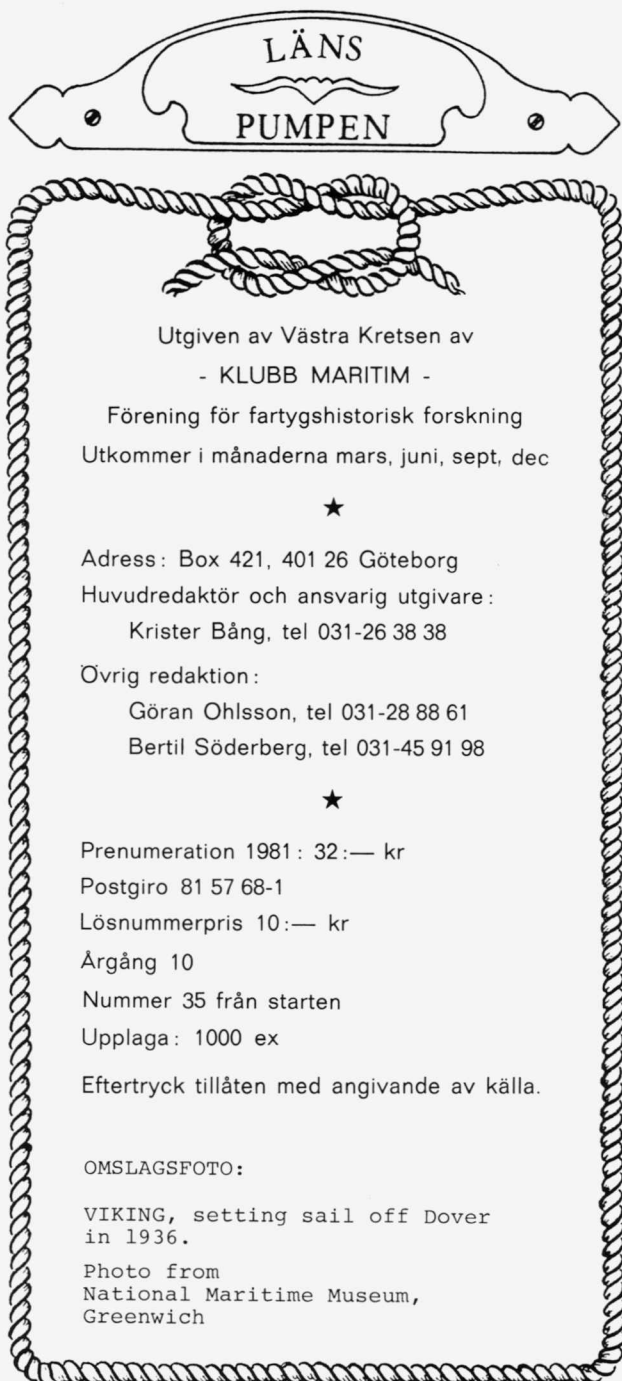
LÄNS PUMPEN



KLUBBMARITIM

VÄSTRA KRETSEN

1981 : 2



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Sid 3	Fröja.....Ragnar Magnander
4	Dalslands Kanal (4)....Robin Holmstedt
6	Bogserbåtsfrågor.....
7	Röda Bolagets Einar...Bertil Söderberg
8	Kung Bore.....Christer Palmstierna
8	Ångtrållare.....Göran Ohlsson
11	Med Braheholm till USA 1925.Nils Ekman
13	Slutseglat.....Krister Bång
14	Segt Thorskogsbygge.....Erik Hag
14	Några funderingar.....JPe
16	I Finland.....Bengt Sjöström
16	Tankfullt om Stena.....Olle Renck
17	Ny kutter sjösatt.....Terje Fredh
17	Mera om.....Edmond Bäck
18	Fyrmastbarken Viking - Göteborgs världsattraktion.....Jan Davidsson
19	Om Viking.....Göran Ohlsson
19	Bohusskeppare berättar...Erik Dambert
20	Kompletteringar.....Old Ship
21	Fiskeriintendenten berättar...E. Bäck
22	Böcker.....
22	Intressanta spörsmål.....Old Ship
23	Vinddrivna.....Walter Nilsson

Redaktionellt

Förra numret av Läns pumpen mottogs mycket positivt av läsekretsen. Detta märks inte minst genom de många nya prenumeranterna. Välkommen förresten!

Ett stort hot över ekonomin seglade upp under våren i det att generaldirektör Ove Rainer beslutade höja portot för Läns pumpen till 2:50 kr per exemplar, utan att först efterhöra redaktionens mening. Denna portoökning på "bara" 66% slår därför mycket hårt. Vi uppmanar därför envar som har exempelvis Privatpostmärken över, att skänka sådana till redaktionen. Adressen finner Du här intill.

Vår närmaste målsättning är nu att öka prenumerations-skaran så att Läns pumpen kan sändas ut som masskorsband. Vi kanske snart är där?

Redaktionen beslutade i våras att intensifiera marknadsföringen av tidningen. På olika sätt har detta skett och en mängd provexemplar har skickats ut. Från den 1 juni kostar varje utsändning 5:- kr i porto. Eftersom vi tycker att det är mycket angeläget att snabbt komma i kontakt med intresserade läsare skickar vi Läns pumpen samma dag förfrågan kommer. Detta hoppas vi nu kunna göra med de av läsekretsen skänkta privatpostmärkena.

Om detta nummer kommer Dig tillhanda först i början av juli beror det på att redaktionen haft mycket arbete med Klubb Maritims angagemang ombord på barken VIKING. Västra kretsen hade där en utställning som var bemannad med frivilliga under en hel vecka från klockan 15 varje dag till sena kvällen.

Nästa nummer kommer i september. Vi har fortfarande plats med ytterligare några manus. Välkommen!

Redaktionen önskar alla en trevlig sommar!

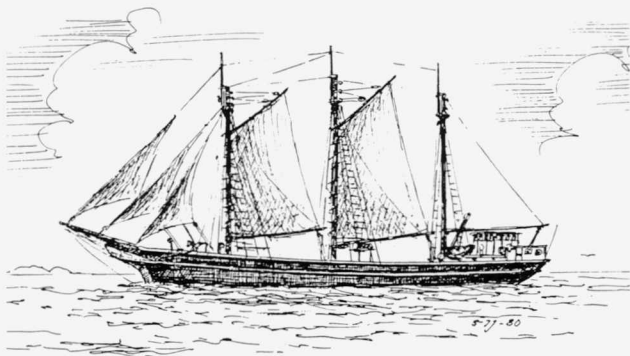
Redaktörerna

Till salu

Passa på tillfället och köp de fåtaliga restexemplar som fortfarande finns kvar av LÄNSPUMPEN. Skicka inga pengar i förskott utan invänta svar från oss ty lagret minskar snabbt.

Hela årgångar från 1978 (30:- kr) och 1980 (40:-) finns fortfarande.

Dessutom strönummer från 1977, 1978 och 1979. Beställningarna effektueras i den ordning de inkommer. Vid köp för mer än 50:- kr fraktfritt. Strönummer kostar 10:- kr.



FRÖJA

I mitten av december 1980 och lagom till vintertrafiken, kunde AB Göteborg-Styrsö Skärgårdstrafik, eller "Styrsöbolaget" som det vanligen kallas, mottaga en nybyggd isgående skärgårdsbåt. Hon har fått namnet FRÖJA, ett namn som burits av ett av rederiets tidigare tjänande fartyg.

Då isläget i södra skärgården blir för besvärligt, har bolaget fått hyra in extra tonnage. Sålunda har Kostertrafiks motorfartyg SVANÖ kunnat iakttagas i trafik här nere under tidigare vintrar. Då man nu erhållit FRÖJA, vilket är det första isgående fartyg rederiet låtit bygga sedan 1951, då YLVA levererades, räknar bolaget med att klara trafiken under hela året med eget tonnage. VESTA och DISA är ju också byggda för gång i is, medan rederiets övriga båtar är byggda i lättmetall.

Som kuriositet kunde det kanske vara intressant att närmare studera namnet Fröja. I isländskan stavades det Freya, vilket motsvarar ett försvenskat Fröia eller Fröja. Var och en förstår då, att man hittar namnet i den fornordiska mytologin, där Fröja var kärlekens och fruktbarhetens gudinna. Hon var syster till Frej och dotter till Njord. Som hennes make nämns ibland Od, som far bort till fjärran land. Fröja sökte honom fåfängt och grät i sin sorg tårar av guld. Hon var vidare känd för skönhet och var rik på smycken. Hon höll sig med ett ekipage, vilket drogs av kat-ter.

Men nu tillbaka till verkligheten.

Nya FRÖJA har skrov i stål, vilket byggts vid Falkenbergs Varv. Överbyggnaden i lättmetall, inredning och utrustning har utförts av Djupviks Varv på Tjörn. Hon tar 300 passagerare, och med fyra Volvo Penta-motorer på 672



FRÖJA (1) på väg in till Brännö i augusti 1975. Foto: Ragnar Magnander

ehk gör hon en fart av 11,5 knop. För att underlätta manövrering i trånga passager har hon utrustats med en bogpropeller. Fartyget har kostat 6.500.000 kronor.

Så några ord om den "gamla" FRÖJA.

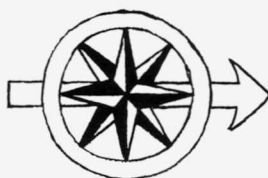
Hon var byggd vid Västerviks Nya Varvs AB och levererad senhösten 1951 till Styrsö Trafik AB, som det hette på den tiden. Sin jungfruresa gjorde hon genom Göta Kanal till hemorten Göteborg.

Skrovet var byggt i stål och i huvudsak nitat, medan överbyggnaden var i lättmetall. Med två styck MWN-Benz Diesels på vardera 220 hk var hon god för en fart av 13,5 knop. Hon var försedd med 2 propellrar och två roder, vilket gjorde henne lättmanövrerad.

Hon var avsedd att huvudsakligen gå i sommartrafik, varför skrovet ej var isförstärkt. Fartyget tog 235 passagerare och besättningen utgjordes av tre man.

Denna FRÖJA trafikerade alltså södra skärgården till december 1977, då hon för 465.000 kronor såldes till Forsman Travel Service AB i Stockholm. Under namnet KÄRSÖN går hon numera i turisttrafik mellan Stockholm och Drottningholm. Hon har målats blå, vilket även skett med hennes redarkollega på Drottningholmstranden motorfartyget LOVÖN (ex PENDULA, GILLÖGA), varför dessa båda fartyg annonseras som "de blåa båtarna". Ombord i dem kan man faktiskt få en bit mat, då det på huvuddäck ordnats med matsal.

Ragnar Magnander



184
-81



Nya FRÖJA på väg in till Saltholmen. Maj 1981. Foto: Bertil Söderberg



Dalslands Kanal (4)

Robin Holmstedt fortsätter här sin intressanta genomgång av de vid Dalslands kanal hemmahörande fartygen. I detta nummer avsnitt 4. Och fler avsnitt följer!

Först kanske en komplettering till sista fartyget i förra avsnittet, CAPELLA. Karl Osterman har varit i Riksarkivet och dammat av följande upplysningar om

CAPELLA

Byggd 1886 av Thorskogs Mek Verkstad för Johannes Andersson i Buterud.

1903, 30 juli, inköpt av Kommanditbolaget C Fr Waern, Göteborg. 1930, ombyggd till m/s.

1943, 9 december, köpekontrakt, såld för 9000 kronor till Erik Nikolausson m fl, Köpmannebro.

1944, 7 oktober, ombyggd till ångfartyg.

1947, 31 maj, såld för 40.000 kr till Johan A Christensson m fl, Styrso och omdöpt OLJEBJÖRN. Ombyggd till mt.

1953, 1 juli, såld för 60.000 kr till Knut E Eliasson m fl, Göteborg och omdöpt till OLJÖ.

1961, 27 september, såld för 15.000 kr till AB Kolkompaniet, Malmö.

1962, 24 maj, anmäldes fartyget upphugget.

DALSLANDS KANAL

Reg-nr 2405, längd 21,30 m, bredd 4,07 m, djupgående 2,00 m, 32 hk och på 52 brt.

Hon byggdes i Österbo av ek och fur på järnspant för A Olssons räkning i Upperud.

1887 DALSLANDS KANAL A Olsson, Upperud

1895 FOLKE A Olsson, Skållerud

1897 FOLKE A Persson, Nygård

1900 FOLKE A R Jansson, Upperud

1913 FOLKE A Eliasson, Nössemark

1916 FOLKE C F Larsson, Göteborg

1919 FOLKE Väst kustens Transport AB, Göteborg

1920 FOLKE A L Andersson, Laxvik

Under en kortare tid redades hon av Karl Magnusson i Lennartsfors. Hon brukade gå på en ordinarie trad efter turlista och medtog då passagerare mellan Göteborg och kanalsystemet. 1898 genomgick hon en reparation i Sjötorp.

C F Larsson köpte henne för 6000 kr och hon genomgick ånyo en reparation. Efter detta är det osäkert vad hon hade för trafikuppgifter när hon var hemmahörande i Laxvik. Troligen låg hon upplagd och höggs upp på 30-talet i Stora Le.

Det finns en osäker uppgift, som gör gällande att Stockholms Ved köpte henne för 15000 kr,

men att hon endast hörde till detta bolag en kortare tid.

DINGELVIK

Reg-nr 1542, längd 21,95 m, bredd 3,91 m, djup 1,88 m, 15 hk och 36 brutto.

Varvsägaren P Larsson i Torskog lät bygga henne 1888 av fur på järnspant och hon blev slupriggad. Varvsägaren, som samtidigt fungerade som redare, behöll henne några år i slutet av 1800-talet.

1888 DINGELVIK P Larsson, Torskog

1896 DINGELVIK A Eriksson, Sunserud

1899 DINGELVIK J Andersson, Buterud

1900 JONAS J Andersson, Buterud

1903 JONAS Göteborgs Snickerifabrik, Göteborg

1908 JONAS Hj Nilsson, Göteborg

1925 JONAS Bengtsfors Kraft & Industri AB

1931 TENGGRENTORP V Tenggrenstorp Tegelbruk, Vänersborg

1933 TENGGRENTORP Tenggrenstorp Tegelbruk, Vänersborg

1939 JONAS O E Gustavsson, Bengtsfors

1941 JONAS K O Pettersson, Lennartsfors

Hon kallades allmänt "Buterujonas" och gick i trafik mellan Göteborg och kanalen under många år. Hon var flatbottnad och det påstods att hon byggdes på 30 dagar.

År 1900 byggdes hon om vid Eriksberg för 8000 kr. Hjalmar Nilsson betalade på sin tid 4000

kronor för henne och kunde sälja henne till näste ägare för 6000 kr. Det finns en uppgift om att hon även ägdes av Edsvalla Bruk 1906 och att hon då skulle ha betingat ett pris på 5500 kr.

När hon var hemmahörande i Bengtsfors användes hon inte så mycket, utan låg upplagd en längre tid. När hon omändrades till pråm av K O Persson kom hon emellertid till flitig användning. Hon slutade sina dagar i sjunket tillstånd vid Ed.

ELIDA

Reg-nr 2592, längd 21,34 m, bredd 4,40 m, djup 2,20 m, 20 hk och 56 brutto.

Hon byggdes 1888 av ek och fur på järnspant i Spången för Upperuds Valskvarn.

1888 ELIDA AB Upperuds Valskvarn, Upperud

1902 ELIDA Göteborgs Murbruk & Sand, Göteborg

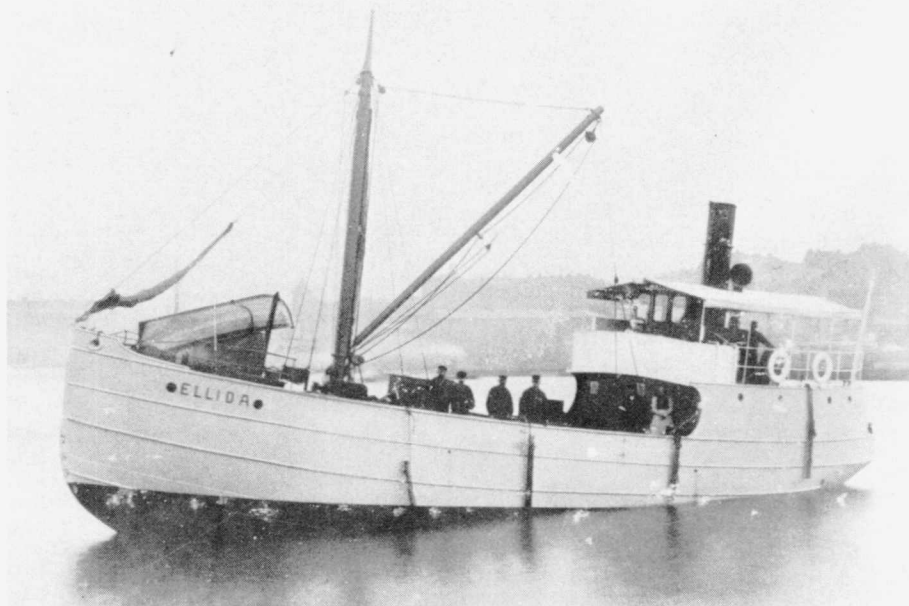
1906 STORA STRAND AB Andersson & Lindberg, Göteborg

1915 STORA STRAND A Carlsson, Köpmannebro

1917 STORA STRAND R Kyllander, Östervallskog

Som postförande fartyg hade hon ångbåtsexpedition 96 ombord. Vid denna tid tog hon även passagerare. Hon ombyggdes vid Dösebacka 1904. Under en tid gick hon med kopparmalm från Stora Strand för det engelska bolaget Lake Copper Syndicate Ltd. Eftersom det inte var några större mängder kopparmalm i gruvan får detta betecknas som ett misslyckat företag.

R Kyllander inköpte henne för 5500 kr. Hon slutade sina dagar vid Stora Le där hon höggs upp.



ELLIDA utanför byggnadsvarvet när seklet var ungt. Foto genom Krister Bång

ELLIDA

Reg-nr 3950, längd 22,28 m, bredd 4,01 m, djup 2,11 m, 48 hk och 72 brutto.

Hon byggdes vid Götaverken i stål och året var 1901. Förste ägare var Nya AB Upperuds Valskvarn. Hon var en ersättning för den gamla ELIDA som såldes till Göteborg.

Den nya ELLIDA var överlägsen föregångaren när det exempelvis gällde komfort, design och dessutom hade hon kraftigare maskin.

- 1901 ELLIDA Nya AB Upperuds Valskvarn, Upperud
- 1934 ELLIDA O A Blomberg, Lenartsfors (Norra Viken)
- 1942 SILIKA II A I Setterberg, Annenäset
- 1956 KATRIN Svenska Emballage AB, Mariestad
- 1969 KATRIN Kooperativa Förbundet ek för, Mariestad (Stockholm)
- 1978 ELLIDA A Hellgren, Vänersborg

Trots att hon gick under beteckningen "Mjöellida" fraktade hon annat gods, t ex trämassa, props och kalk.

1953 fick hon en ny 140 ehk dieselmotor.

Hon gick mycket med kvarts under Svenska Silikaverkens (Setterbergs) tid. Efter att ha gått för kooperativa Katrinefors Bruk såldes hon till A Hellgren i Vänersborg för att användas som fritidsbåt. Hon ligger fortfarande kvar vid Vassbotten.

ERIK SPARRE

Reg-nr 3131, längd 21,21 m, bredd 4,00 m, djup 2,04 m, 80 hk och 65 brutto.

Liksom flera andra kanalbåtar byggdes hon vid Torskog. Materialet var stål och året 1897.

- 1897 ERIK SPARRE Ströms Pappersbruk, Lilla Edet
- 1905 ERIK SPARRE Hellekis AB, Hällekis
- 1915 ERIK SPARRE Skånska Cement AB, Hällekis
- 1917 ERIK SPARRE R Kyllander, Östervallskog
- 1919 ERIK SPARRE AB Mangano-Silicium, Änimskog
- 1921 ERIK SPARRE Häfreströms AB, Häverud
- 1943 HÄFRESTRÖM I Häfreströms AB, Häverud
- 1958 ERIK SPARRE A Nicolausson, Köpmannebro
- 1961 ERIK SPARRE G L Larsson, Ryr

Under Ströms tid gick hon mest i trafik på Göta Älv, men när hon bytte hemort till Hällekis upptogs trafiken på kanalen. Enligt skeppslistorna har hon bytt ut svagare ångmaskiner vid två tillfällen. På äldre dagar gick hon bara i trafik på lokala turer.

ALEX HALLING och ERIK SPARRE hade ungefär samma trafikrutiner som övriga Häfreströmbåtar. Den gamla sjömanssläkten Sloberg som



Många av fartygen från sjösystemet blev på sin ålders höst ombyggda till tankfartyg. Här representerad av LÅNGÖ från Öckerö som en gång hette GUSTAFSFORS I. Foto: G Ohlsson

förde flera bruksbåtar, förde även ELLIDA.

A Nicolausson lät ta ut motorn och hon blev i och med detta degraderad till pråm och senare sjönk hon vid Fröskog.

Vem var då denne Erik Sparre som givit båten sitt namn? Jo, han var greve och var dessutom landshövding i Älvsborgs län. Han föddes 2 mars 1816 och dog genom en olyckshändelse 1886. Han deltog i riksdagsarbetet och medverkade och gav stöd till kanalens uppbyggnad.

GUSTAF

Reg-nr 2373, längd 21,40 m, bredd 4,05 m, djup 2,16 m, 10 hk och 38 brutto.

Uppgifterna om henne är mycket knapphändiga, men så mycket är klart, att hon byggdes på Lindholmen av ek och fur på järnspant 1884.

- 1884 GUSTAF J Å Almgren, Trollhättan
- 1886 VERMLANDSNÄS Edsvalla Bruk
- 1898 VERMLANDSNÄS Åmåls Trafik AB, Åmål
- 1899 VERMLANDSNÄS A Larsson, Snäcke
- 1904 VERMLANDSNÄS hamnade i Danmark

GUSTAFSFORS

Reg-nr 2546, längd 21,85 m, bredd 3,78 m, djup 2,19 m, 12 hk och 40 brutto.

Ännu ett Spångenbygge och året var 1870 och som i så många av dessa var materialet ek och fur på järnspant. De första ägarna använde henne mest mellan bruken längs kanalen, men hon gjorde även avstickare till Göteborg då och då.

- 1870 GUSTAFSFORS Gustafsfors Fabriker AB
- 1883 VESTRA ED R Ehrengranat, Önafors
- 1888 GUSTAFSFORS III Gustafsfors Fabriker AB

1890 byggde man om henne i Gustafsfors och hon fick en ångmaskin som var tillverkad vid Kristinehamns Mek Verkstad.

Omkring 1915 sjönk hon på Lelängen.

GUSTAFSFORS

Reg-nr 2544, längd 21,70 m, bredd 3,99 m, djup 2,29 m, 48 hk och 64 brutto.

Hon byggdes av varvsfolk från Göteborg i Gustafsfors och materialet var stål.

- 1882 GUSTAFSFORS Gustafsfors Fabriker AB
- 1983 GUSTAFSFORS I samme ägare
- 1939 LÅNGÖ K G Karlsson, Ryr
- 1946 LÅNGÖ J Eliasson, Öckerö
- 1951 LÅNGÖ C A Corneliussen, Öckerö
- 1956 LÅNGÖ K R Eliasson, Göteborg
- 1973 LÅNGÖ W W R Krüger, Göteborg

Efter många år hos bruken hamnade hon hos en privat redare, K G Karlsson i Ryr, år 1939. Denne lät installera en motor på 30 hk i säffle. Hon upprätthöll sin kanaltrafik till J Eliasson för 23000 kr köpte henne 1946 och lät bygga om henne till tankbåt. Priset för K R Eliasson för LÅNGÖ hade gått ner till 12500 kr. Som tankbåt gick hon mest i trafik på älven och Vänern. Eliasson hade haft för avsikt att döpa om henne till BJÖRKÖ, men detta avslogs. I skrivande stund ligger hon vid Gullbergskajen. Under Gustafsforstiden var den välkände kapten Kruse skeppare i många år.



GUSTAFSFORS II var byggd i Thorskog 1888 och är ett av de fartyg som haft dubbla registreringsnummer. Fartyget hängde med fram till 1956 då hon skrotades. Foto genom Bertil Söderberg.

GUSTAFSFORS II

Reg-nr 3738, längd 22,07 m, bredd 4,04 m, djup 2,09 m, 15 hk och 57 brutto.

Torskogs Varv stod som vagn 1888 och hon byggdes i stål. Från början hade hon reg-nr 2545, men vid en stor ombyggnad med ändrade mått och dimensioner vid Eriksberg, fick hon sitt nya nummer 3738. De nya måtten blev längd 22,13 m, bredd 4,18 m och djup 2,14 m. Ångmaskinen byttes ut mot en starkare på 60 hk.

När Gustafsfors Fabriker lades ner 1944 övertogs hon av Billingsfors-Långed, men låg tidvis upplagd och användes i trafik endast i ringa omfattning. Hon fick ny ångmaskin om 100 hk.

Guastafsforsverken AB köpte henne år 1956 för 2000 kr och lät skrota henne samma år.

Fortsättning på serien över fartyg på Dalslands Kanals sjösystem följer i ett kommande nummer.

Robin Holmstedt

Bogserbåtsfrågor

Malte Eriksson i Hallstahammar har vänt sig till redaktionen med en del frågor om bogserbåtar. Vi svarar med vad vi vet och låter frågorna gå vidare till Länspressens läsare, som med all sannolikhet kan komplettera svaren ytterligare.

Fråga 1

Vilket TID-nummer hade Röda Bogslagens ångbogserare VICTOR?

Svar: En del fartyg som byggdes för engelska staten under krigsåren fick beteckningen TID och ett nummer. Troligen hade dock VICTOR inte något TID-nummer.

VICTOR byggdes 1945 av Pickersgill & Sons Ltd i Sunderland. Dimensionerna var 21,06 x 5,19 x 2,23 m, och ett bruttotonnage om 61,08 ton. Bogseraren var utrustad med en ångmaskin om 220 IHK. VICTOR slutade sina dagar 1966 hos AB Skrot- & Avfallsprodukter i Göteborg.

Fråga 2

Malte frågar vidare om en mycket liten bogserare med namnet ANTON, möjligen tillhörande C N Andersson i Göteborg.

Svar: Motorbåtarna i Göteborg övertogs av C N Andersson 1913 som drev företaget till 1920, då verksamheten gick omkull. Under denna tid hade man en liten ångbogserare med namnet ANTON (se foto). Att man hade ångbogserare berodde på att man ej kunde få

bränsle till motorbogserarna på g a det första världskriget.

ANTON inköptes från Gästrikland men dess tidigare öden är okända. Kan ANTON möjligen vara identisk med ss FERGAN ex ANTON som 1920 ägdes av Mangano-Silicium AB i Ånimskog.

Fråga 3

Malte har från en båtolog i Norge fått en fråga om en bog-

serbåt med namnet BELGEN. Fartyget kom för ca fem år sedan till Fredrikstad. Enligt uppgift skall bogseraren vara byggd i Göteborg 1946, men skrovformen är gammaldags. Malte funderar om det möjligen kan vara frågan om den svenska militärbogseraren NYA VAR-VET som var stationerad i Göteborg? Frågan går vidare.

Bertil Söderberg



Den efterfrågade bogserbåten ANTON. Foto genom C O Andersson

Röda Bolagets EINAR



Byggt 1948 av AB Lödöse Varf, Lödöse för Göteborgs Bogserings- & Bärnings AB (Röda Bolaget) i Göteborg.

Reg-nr	8957
Signalbokstäver	SETU
Längd över allt	25,66 m
Bredd	7,85 m
Djup	3,92 m
Bruttodräktighet	168,88 rton
Nettodräktighet	19,54 rton
Oljeeldad trippelmaskin 800 IHK	
Efter 1960 en dieselmotor	
typ 8 cyl Crossley Brothers	
om 1830 IHK.	

Det var den 6 april 1948 som Röda Bolaget tog emot sitt nyförvärv av AB Lödöse Varf. EINAR, som bogseraren döpts till, var i stort ganska lik den från Eriksbergs Varv år 1944 levererade bogser och isbrytaren HERBERT (se Läns-pumpen 1981:1)

EINAR var speciellt byggd med tanke på hamnbogsering och isbrytning företrädesvis i Göteborgs hamn. Göteborgsvarven byggde ju allt större och större fartyg, så EINAR blev ett välkommet tillskott i Röda Bolagets mångsidiga och förnämliga bogser- och bärningsflotta.

EINAR var även utrustad med en

50 KW generator för att vid bärningsarbeten kunna lämna elkraft till haverister, och en kompressor för fyllning av pontoner. Även radiotelefon var installerad. Under största delen av 1950-

talet var EINAR tillsammans med KARL, HERBERT och RUDOLF (se Läns-pumpen 1979:1) Röda Bolagets starkaste bogserare. I takt med tiden började de ångdrivna bogserarna att bli alltför oekonomiska och



EINAR var ångare fram till 1960. Foto genom Röda Bolaget

man beslöt att EINAR skulle byta ut sin ångmaskin mot en motor.

Ordern på denna ombyggnad togs hem av Sölvesborgs Varv som genomförde moderniseringen av EINAR 1959-60. Under arbetets gång utbröt brand i maskinrummet i februari 1960. Då stora delar av ombyggnaden var klar blev skadorna stora. Under släckningsarbetet utvecklade sig branden så hotande att man övervägde att sänka EINAR. Brandkåren lyckades dock bemästra eldens framfart och på så vis rädda EINAR från sänkning med därtill ytterligare skador som följde.

Så småningom levererades EINAR åter till Röda Bolaget och visade upp sig i sin nya exteriör. Den gamla ångbåtsskorstenen hade ersatts av en dito för motorfartyg, ytterligare en mast och en större styrhytt var de mest talande bevisen för ombyggnaden. Den nya maskinen var av fabrikat Crossley Brothers Ltd om 1830 IHK. Således mer än en fördubbling om man jämförde med ångmaskinens kapacitet.

Den 24 april 1973 såldes EINAR, efter 25 års tjänst, till Lundqvist & Söner Muddrings AB i Uddevalla för 1.250.000 kronor. De nya ägarna målade namnet STACKE på bogarna och hemorten blev Skellefteå.

Drygt ett år senare, närmare bestämt den 26 juni 1974, såldes STACKE till dotterbolaget Bröderna Lundqvist Rederi AB i Stackgrönnan för 925.000 kronor. STACKE har dock fortfarande Skellefteå som hemmahamn.

Bertil Söderberg

Kung Bore

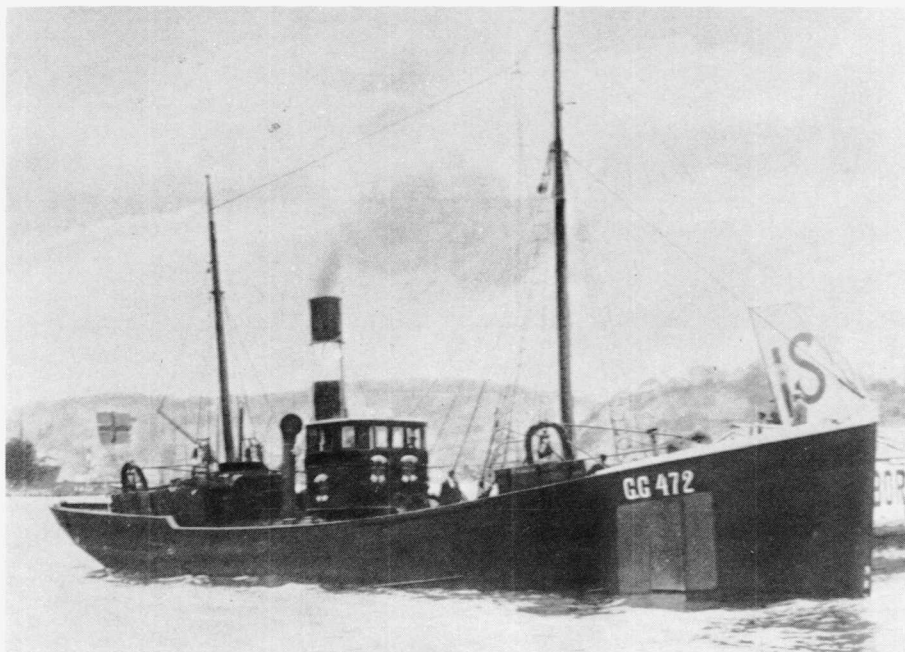
I sin artikel "I kung Bores grepp" (2) frågar Alf Johannesson vad som blev av den tyska ångaren LAHNECK, som på grund av ispressning råkade i sjönöd den 6/3 1942.

Enligt Karl-Heinz Schwadtke: Deutschlands Handelsschiffe 1939-1945 (Stallings Verlag, Oldenburg och Hamburg 1974) förläste fartyget efter kollision i Bergen, bär-gades och upphöggs. Nu är boken mycket koncentrerad och använder sig av bl a olika symboler för att ange förlisningsorsak. Någon symbol för isskrivning har man ej, varför författaren tydligen använt sig av symbolen för kollision.

Bergen, som förlisningsplats är uppenbarligen fel. Fartyget var byggt 1922 av AG Weser och tillhörde det stora Hansa-rederiet i Bremen. Dimensionerna var 73,6 x 11,1 x 4,6 = 1663 brt och ångmaskinen presterade 1000 IHK = 10 knop.

Christer Palmstierna

Ångtrålare



Ångtrålaren Ejdern i Göteborgs Fiskhamn. Foto från Smögens Hembygdsmuseum

Ångtrålaren CRICKET byggdes i Glasgow av varvsfirman Mackie & Thomson. Den levererades i september 1891 till British Steam Trawling Company Limited i Hull. Efter att ha fiskat i 20 års tid för sin redare såldes den till Jon Colguhon, Bridgegate, Glasgow och behöll namnet. Nu behöll inte Jon Colguhon CRICKET så långt utan den 21 augusti 1911 sålde han den för £1040 till Carl Gustav Isac Levin i Göteborg. CRICKET övertog i Granton och Gustav Levin förde själv fartyget till Sverige.

Som svensk fick hon namnet EJDERN och hemort Göteborg samt fick GG 472 målat på bogarna. Redan den 6 mars 1912 såldes EJDERN igen, men nu till ett bolag som kallades Fiskeri AB Ejdern och där Gustav Levin var delägare. Fiskeri AB Ejdern hade sin konstituerande bolagsstämma den 6 december 1911 och skulle ha ett aktiekapital på minst 12000 kronor och högst 36000 kronor i aktier på 1000 kr. Aktierna var då fördelade enligt följande:

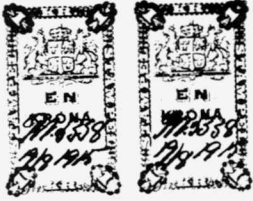
Handlaren Erik Hyrell 1 aktie
Sjökapten Fritz Backenhausen 2
Sjökapten Gustav Levin 5
Handlaren August Hansson 2
Maskininspektören Carl Amadeus Pettersson 2 aktier.

Som synes var Gustav Levin ägare till den största aktieposten i bolaget och frågan är om han inte var i England och inköpte trälaren för ett planerat fiskeribolags räkning. Styrelsen i Fiskeri AB Ejdern bestod av Gustav Levin som huvudredare samt Fritz Backenhausen och Erik Hyrell med direktör Carl Wilhelm Ahlberg och

Carl Amandus Pettersson som suppleanter.

Efter att under några år ha fiskat för detta rederiet såldes EJDERN för 37000 kronor till Nils Ahlner från Smögen den 26 maj 1915. Till befälhavare utsågs den oexaminerade skepparen Nils Nilsson från Smögen. EJDERN behöll Göteborg som hemmahamn och fick aldrig Smögen målat i aktern. Under flera års tid fiskade EJDERN i Kattegatt och Skagerack men hon blev tyvärr offer för första världskrigets fasor. EJDERN var en av de fyra ångtrålare som krigsförliste. De övriga var VENUS, AGNES och GILBERT: I Svenska Handelsflottans Krigsförluster 1914-1920 kan man läsa följande om EJDERNs haveri:

"EJDERN avgick samtidigt som en annan ångtrålare, ASTA från Göteborg, tisdagen den 4 mars 1919 på morgonen för att idka fiske NV om Skagen. De båda fartygen höll under fisket i varandras närhet tills dess ASTA vid 17-tiden på torsdags-eftermiddagen den 6 mars anträdde återfärden till Göteborg. ASTAs befälhavare hade dessförinnan ett samtal med kapten Nilsson på EJDERN vilken på fråga om han ämnade återvända till Göteborg förklarade att han endast hade 190 lådor sill och samtidigt gjorde en handrörelse västerut att han ämnade fortsätta fisket i denna riktning. Fartygen hade då befunnit sig 8 till 9 distansminuter VNV Skagen. Under fisketuren hade ASTAs besättning iakttagit ett stort antal drivande minor varför hela tiden två man stött på utkik. ASTAs befälhavare var övertygad om att samma försiktighetsåtgärd iakttagits på EJDERN. Under



N:r 5338

SVENSKT

NATIONALITETS- OCH REGISTRERINGS-CERTIFIKAT.



Kungl. Maj:ts och Rikets Kommerskollegium
gör veterligt:

I det hos Kungl. Kollegium förda fartygsregister har antecknats
trawlingfartyget "Ejderen" (f. "Ericket");
och varder, till bevis härom, detta **nationalitets- och registrerings-**
certifikat utfärdat, med tillkännagivande tillika, att, enligt vad fartygs-registret innehåller:

*fartyget är byggt år 1891 i Hull av
järn på skrovet samt uppmätt till 55,07
ton;*

*fartyget tillhör svenske underätan
proteusisten Nils Ahlström, som är boatt i
Smögen i Kungshamnns socken av Göte-
borgs och Bohus län;*

fartygets hemort är *Göteborg*;
viljande Kungl. Kollegium härigenom uttryckligen förklara
ifrågavarande fartyg vara **svenskt** och förty berättigat att överallt
åtnjuta det skydd samt de rättigheter och förmåner, som tillkomma
svenska fartyg. Det alla, som vederbör, hava sig att efterträta.

Stockholm den *19 augusti 1915*

A. A. & S. P. E. W.

John Stockenberg.

J. J. P. H.

Signalboksstäver:

*Befälhavare: Nils Ahlström i Smögen i Kungshamnns
socken av Göteborgs och Bohus län.*

Stämpelavgift: kr. 2:-

N:r 5338 i Fartygsregistret.

Elin Paulin

färden hade vackert väder med klar luft varit rådande.

Den 7 mars ilandflöt klockan 19 på kvällen på Lövön vid Hakefjorden en livboj märkt EJDERN och följande morgon på samma plats påträffades kapten Nilssons lik flytande på en annan av EJDERNs livbojar. Samtidigt hittades en del vrakspillror bestående av ett hörn av styrhytten, diverse sönderbrutna delar av kajutainredningen, två stycken bräckta däcksplankor och babordsidan av en livbåt. Vrakdelarna som av särskilt utsedda besiktningsmän konstaterades ha tillhört EJDERN, hade tydliga tecken av att fartyget blivit söndersprängt av en mina vilket att döma av livbåtens splittring tagit i akterskeppet. Livbåten hade nämligen varit placerad längst akterut. När övriga vrakdelar med ett undantag tillhört denna del av fartyget var pannexplosion utesluten".

Vrakspillrorna besiktigades i C James Anderssons lokal i Fiskhamnen i Göteborg den 15 mars 1919. Kapten S A Sörensson som seglade styrman i EJDERN från den 1 september 1917 till den 3 januari 1918 framhöll bland annat att han kände igen färgerna på spillrorna från kajutainredningen vilken förut varit blåmålad men under hans styrmanstid ombord blivit vitmålad. Besiktningsmännen kunde konstatera att detta stämde.

Följande omkom vid EJDERNs förlisning:

Befälhavare Nils Olof Nilsson,
Göteborg
Styrman Johan Albert August
Berntsson, Göteborg
Maskinist Axel Hjalmar Anders-
son, Ödsmål
Matros Carl Johan Ekeroth,
Västerlanda
Matros Justus Wallentin Karls-
son, Kungshamn
Matros Anders Ivar Olsson,
Möllösund
Matros Adolf Elis Pettersson,
Grundsund
Eldare Olof Anton Johansson,
Göteborg
Lämpare Ernst Viktor Scheldt,
Skärhamn
Stuert Axel Johan Theodor
Larsson, Göteborg

Av dessa var alla utom två gifta och man förstår att det måste ha varit fruktansvärt för de anhöriga att mista de sina på detta viset. Det var endast Nils Nilssons kropp som hittades flytande på en av EJDERNs livbojar. Troligtvis klarade han själva haveriet men eftersom det var i mars månad så kunde han nog inte hålla sig vid liv så värst länge i det kalla vattnet.

Göran Ohlsson

Vid kapten Nils Nilssons begravning den 14 mars 1919 lästes följande vackra och tänkvärda ord:

Ett budskap från havet vi nyligen hört som smärtsamt och djupt våra hjärtan berört och bragt mången panna att fåras. Det budskapet mälde att "Ejdern" så brått med chef och besättning till botten har gått ack ögonen månne väl tåras.

Gud hjälpe de sörjande, ej ens de får den trösten att se sina kära på bår nej, havets vågor dem vagga. Den trösten dock finns, ifall lindra det kan, de föllo på post som det höves en man men sorgen dock gnager och naggar.

Av alla de tappra, blott en kom i land hans stoft sköljde vänliga vågor på strand, han ensam i jorden får vila. Nils Nilsson vi bringar Dig tack och farväl Ditt stoft här nedmyllas, Din frigjorda själ mot ljusare nejder nu ilar.

Ett tack käre Nils för vad för oss Du var, ett mönster i hemmet som make och far som god vän och kamrat vi Dig minnas. Det minnet skall bringa oss sörjande tröst när tåren ur ögat och sucken ur bröst med svårighet blott övervinnas.

För Ester Din maka det slaget var hårt och Eva, Nils-Erik nog känna det svårt att ej mer med pappa få leka. Du hemmet höll kärt, var städs vänlig och snäll och nu är Du borta, ej mer någon kväll Du får Dina älsklingar smeka.

Tung kännes sorgen för moder och far att mista sin son som så god mot dem var de förut så mycket fått mista. Kamrater och vänner det finna så tomt och vi Dina fränder - vårt öga blir skumt när vi samlade är vid Din kista.

Nu slumrar han stilla, nu har han det gott ack vänner jag ber er, sörj inte för hårt, han sluppit från jordlivets strider. Vår vandring här nere den är ej så lång och sedan så träffas vi åter en gång den käre, där ingen mer lider.

Sov gott käre Nils, tag den hälsning så kär, den sista här nere jag fram till Dig bär och den blomma vi lägga på mullen, som gömmer Ditt stoft till dess Herren en gång ur graven Dig kallar vid änglarnas sång vilka troget gå vakt omkring kullen.

Göteborg den 14 mars 1919

Med saknad och vördsam aktning för vännen, kamraten och systemsonen som föll på sin post.

Oskar, Ellen och Eskil Corneliusson



EJDERN ex CRICKET

Registreringsnummer: 5338

Signalbokstäver: J S R H

Byggd 1891 av Mackie & Thomson
i Glasgow

Maskin: C 2 Cy 16" & 32"-22"

tillverkad av Muir & Houston

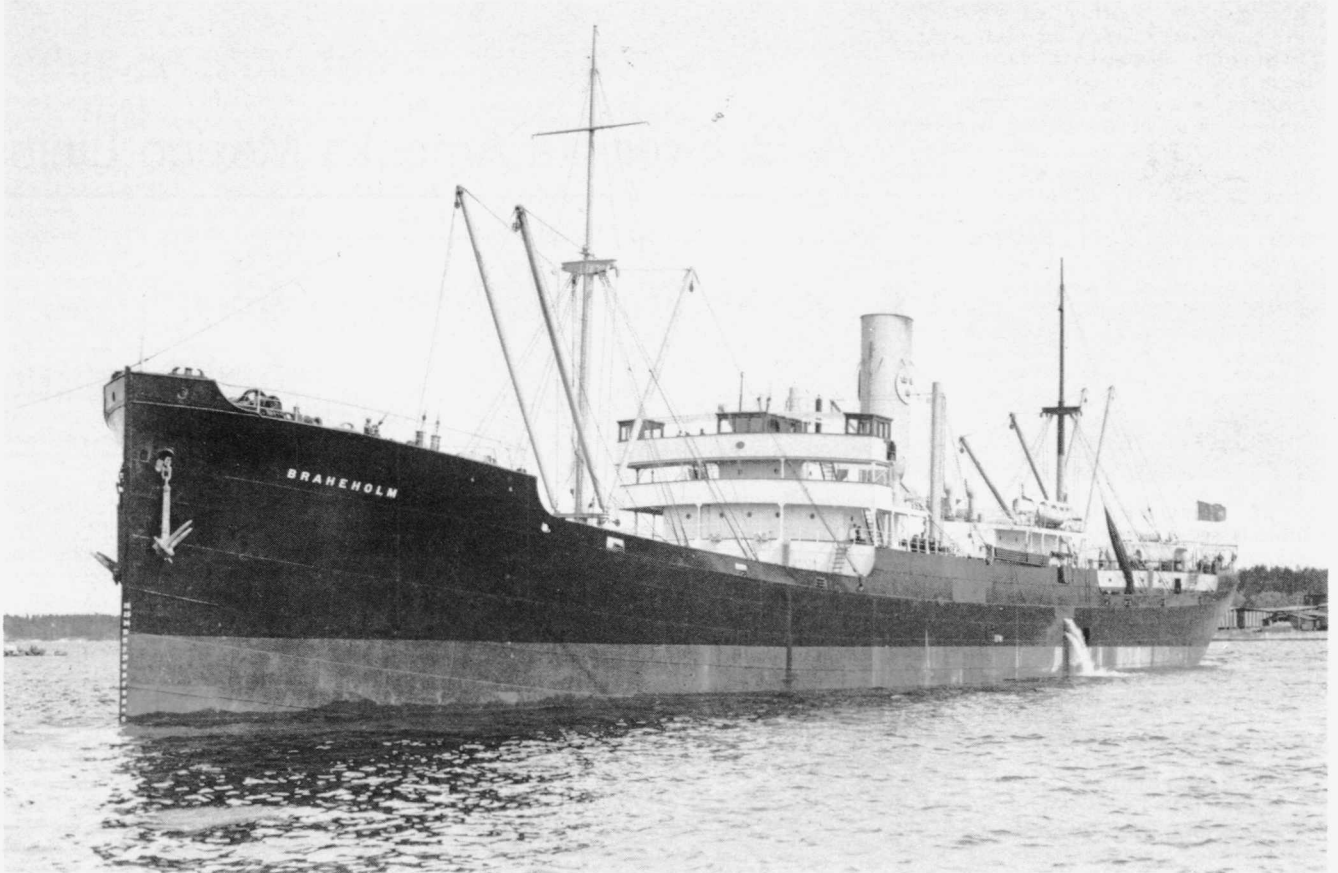
i Glasgow på 200 hk

Brutto: 160,50 Netto: 55,07

Längd: 31,52 Bredd: 6,30

Djup: 3,44

Med BRAHEHOLM till USA år 1925



Denna lilla dagbok skrev min far Sven A Ekman under en resa över Atlanten 1925. Det var året mellan studentexamen och studier vid Tekniska Högskolan. Anledningen till resan var studier vid Packard i Detroit.

Berättelsen är avskriven, i stort sett ordagrant. Jag har dock förkortat en del. Min far gick bort 1976 och har alltså inte granskat materialet.

Ss BRAHEHOLM den 2 sept 1925, någonstans ute på Atlanten.

Den 23 augusti reste jag hemifrån till Göteborg. Det var en betydelsefull dag i mitt liv. Den dag då jag stiger iland i USA utgör dock en ännu mer avgörande gränspåk, alldenstund jag ännu alltjämt känner mig som mer eller mindre hemma. Jag är ju ständigt omgiven av svenskar.

Vid tåget vinkade och hurrade mina vänner av mig och jag erhöill t o m några blombuketter. Tåget gick till Södertälje Södra där jag efter en halvtimmas väntan gick ombord på Göteborgståget.

Nästa morgon var jag framme i Göteborg efter en lugn och skön natt. Emellertid hade jag tyckt bättre om att vara ensam, än att ha en tjock och obehaglig resandetyp till medpassagerare under senare delen av resan. Jag hade serverats en härlig kopp kaffe med några goda wienerbröd till. Dock hade troligen kökspojken tallat rätt mycket med dem innan de två och två kommo ner i de påsar man erhöill dem i.

Jag var alltså framme i Sveriges andra stad. Klockan var ca halv åtta. Mina intryck av staden voro ej förmånliga, järnvägsstationen var dock trevlig. Efter att ha utträttat några småärenden åkte jag till Amerikalinjens kontor i Amerikahuset. Här blev jag väl mottagen av hyggligt folk. Ännu ett läkarintyg krävdes och det berövade mig 15 kronor. Jag betalade biljetten och invandringsskatten, därefter förde jag ombord mina saker. Det meddelades mig att båten ej skulle avgå förrän den 25.

Jag gick ut på staden för att se på de vackra flickorna, som det icke fanns några av, samt gå på bio. På kvällen kröp jag till kojs ombord på ångfartyget BRAHEHOLM.

Den 25 förflöt lugnt och behagligt. Jag fick då se de vackra delarna av Göteborg med många vackra byggnader. Göteborg syntes mig vara en ganska stor stad med många droskbilar och spårvagnar vilka samtliga föreföll ytterst lite använda. På vagnar hade fler än två å tre passagerare.

Tiden led och vid halv fyra-

tiden den 25 lossades förtöjningarna och BRAHEHOLM vändes, med hjälp av två bogserbåtar, mot havet. På Rivöfjorden justerades kompassen av en kapten Thore, som efter vad jag förstod var lärare vid Navigations-skolan. Denne var en ganska originell gammal läraretyp med opressade byxor och glasögon på näsan. Sedan han och lotsen lämnat fartyget gick färden vidare ut till sjöss förbi Vinga och Pater Nosterskären. Ända bort mot Skagens rev kunde jag alltjämt se det blinkande ljuset från Vinga fyr. När även ljuset från Skagens fyr försvunnit i NW och dyningarna från Nordsjön började komma fartyget att rulla, då var det redan sent lidet på den första aftonen av min färd.

Det blev en dag även den 26 och jag vaknade sent omsider upp ur min goda sömn. Nordsjöns böljor skvalpade kring BRAHEHOLM, intet land syntes längre någonstades, endast då och då en båt.

Min hytt. Det är ett litet krypin avsett för två personer. Jag ensam disponerar den så därför är den ganska rymlig.

Hytten är inredd med två bäddar över varandra samt därunder fyra lådor för personliga tillhörigheter. Vidare på samma vägg en dörr samt på den motsvarande väggen ett fast skåp med två avdelningar, där jag har mina kläder upphängda. På denna vägg finns också ett tvättställ på vars lock detta skrives emedan det ej finns något skrivbord. Tvättstället innehåller allt vad ett sådant bör innehålla och ovanför det samma sitter på väggen ett fönster, genom vilket man ser förskippet av båten.

På den ena av de övriga två väggarna finns ett skåp med spegel o dyl. Där äro mina rakgrejor, borste, kam mm placerade. På den andra finns en ganska bra soffa, där jag tillbringar mången stund då vädret ej lockar en ut.

Så långt min hytt. Bredvid densamma ligger salongen och på andra sidan därom ligger kaptenens hytt. Alla bekvämligheter finnas ombord, dock ej dusch.

BRAHEHOLM är en ganska stor båt och lastar ca 8800 tons. Denna resa medföres något mer än 5200 tons pappersmassa och papper vilket skall lossas i Portland, Boston, Baltimore och Philadelphia.

Resan till Holland gick alltigenom bra med vackert väder ända tills vi närmade oss kusten. Då blev det en ganska tät dimma, vilken emellertid så småningom lättade så att vädret åter var klart då vi fingo land i sikte. Vi voro då nära Maasflodens mynning och sågo på något avstånd masterna till Scheveningens radiostation. Lots tillkallades och så gick färden vidare upp till Pernis, dit vi anlände vid 7-tiden den 27. Klockan 12 e m började kolningen.

I Pernis lågo två av Grängesbergsbolagets motorfartyg för att intaga olja. Orten Pernis tycktes vara en obetydlig plats och det mesta som syntes där voro stora kol- och oljeupplag. Rotterdam ligger någon timmes resa innåt landet.

Vi togo in 1200 tons "bunkers" i Pernis. Dessa transporterades genom en elevator från de stora kolpråmarna till lastrummet. Det hela var mycket obehagligt alldenstund det sotade ner överallt och när vi vid 8-tiden på e m den 28 voro färdiga att lätta ankar såg båten ut som en enda kolhög. Koldamm överallt på däck, i salongen, på kommandobryggan, i kläderna och i håret. Allt var fullt med koldamm, så bevare mig för att bunkra på det viset mera.

På kvällen lämnade vi alltså Pernis, med lots ombord. Det roade mig att lyssna till lotsen. Språket var lika plattyskan och ett och annat ord lät nästan som svenska. Sedan vi lämnat lotsen sattes kurs på Engelska Kanalen och den 29 på middagen fingo vi syn på England. På eftermiddagen samma dag

Telegramadress: "AMERMEX"
TELEFON 6966 OS/-

Göteborg 24 aug. 1925

Herr Sven Axel Ekman, passagerare per s.s. "Braheholm"

till

A.-B. Svenska Amerika Mexico Linien

s.s. "Braheholm" utg. 25 aug. 1925

An avgift för resa Göteborg -
Portland, Me per rubr. löpighet

\$ 100.--
@ 3.7225 372. 75

" Headtax

\$ 8.--
@ 3.7225 29. 78

Kronor 402. 53

Betalt

GÖTEBORGS

24 AUG. 1925

ANTERBETALT

SVENSKA AMERIKA MEXICO LINIEN

P. Opurs

E. Ekman

passerade vi Dover. De höga kritklipporna syntes mycket bra.

Följande dag den 30 augusti, på eftermiddagen, passerade vi Bishop Rocks, den sista utposten från Europa. Då även denna fyr försvunnit akteröver var jag ute på oceanen och väntade icke att få se något land förrän Amerika resp Portland skulle visa sig. Sedan vi lämnat England förföljdes vi envist av tjocka och de icke särdeles trevliga mistsignalerna störde alltemellanåt friden.

Den 8 sept 1925, tisdag

Vi äro nu ett stycke söder om New Foundland, i närheten av Sable Island. Vädret har de senaste dagarna varit strålande solsken, frisk vind samt rätt hög sjö. Jag har därför inte, som förut, kunnat ha mina fönster öppna. Den alltsedan vi lämnade Engelska Kanalen pågående rengöringen av båten är i det närmaste färdig nu som väl är. Nu hålla de på att måla och fernissa överallt, så man får akta sig noga.

Med besättningen kommer jag bra överens, i all synnerhet med 2dre och 3dje styrman. (Herrens Olsson och Åström resp). Med den förre har jag stått och pratat flera kvällar ända till 12, emedan han har vakten från 8-12 em. Det är en ganska liten, välfödd 30 års man. Ogift och inte heller förlovad. Han ser ut som sjöman i allmänhet. Han röker och dricker måttligt och är liksom de flesta emot allt vad restriktioner heter. De amerikanska kvinnorna kallar han "djädra spacklade apor". Det kanske han har rätt i. Han

är göteborgare, har tagit styrmansexamen samt har dessutom tagit certifikat som telegrafist, vilken syssla han även sköter ombord här. Han har tidigare varit på DROTTNINGHOLM. Hans uppträdande är trevligt och han småkrattar nästan ständigt.

Tredje styrman är en liten, ganska mager man med sympatiska men något vecka drag. Han ser mycket ung ut, han är väl en 25-30 år förmodar jag. Han är från Blekinge.

Förste styrman är en mycket typisk sjöman. Han är lång och kraftig och har regelbundna men nästan grova drag, mörkt hår och blågröna ögon samt en väderbiten hy. Han är omkring 45 år tror jag och har varit på sjön alltsedan sin barndom. Han är göteborgare och hans far var skeppare. Sina första år var han med fadern och var då ute och fiskade på bl a Nordsjön. Han förefaller att vara en mycket duktig sjöman. I motsats till de ovannämnda är han gift.

Kapten Carl Willman är en ganska ointressant person på 45 år. Han har varit mycket omkring i världen och har troligen sett en hel del därav. Emellertid så är han ganska tystlåten av sig och jag har inget sällskap av honom annat än under måltiderna, men det kanske beror på mig också.

Nu skall jag emellertid gå och lägga mig. Om torsdag lär vi vara i Portland så nu är det bara en dag till som jag får hålla på att försöka döda tiden.

Sven A Ekman genom Nils Ekman

Slutseglat

Nyligen gick det maltesiska lastmotorfartyget ASTRAL till upphuggning i Pakistan. Bakom denna lilla notis döljer sig ett intressant fartygsöde.

Ursprungligen byggdes fartyget som tankfartyg. Det var Öresundsvarvet i Landskrona som den 7 november 1945 kunde sjösätta sitt nybygge 77, tillika det största som varvet dittills byggt. Beställare var Rederi AB Fraternitas i Göteborg med Gösta Dalman och Otto Kihlström i spetsen.

Fru Karin Nielsen, maka till Öresundsvarvets chef Hilding, gav det mäktiga skrovet namnet AVANTI. Dödvikten låg på 15710 ton.

Hennes framdrivningsmaskineri var en 8 cylindrig, tvåtakts enkelverkande dieselmotor om 7000 IHK av Götaverkens fabrikat, vilken gav fartyget en fart av 14 knop vid full last.

Den 15 april 1946 levererades AVANTI till beställaren och blev därmed detta bolags första (?) fartyg.

Hon insattes i world-wide trading.

Den 20 december 1951 kolliderade AVANTI i stark tjocka på Schelde utanför Antwerpen med det amerikanska Liberty-fartyget HARRIET TUBMAN. AVANTIs skador blev emellertid relativt obetydliga, medan amerikanen blev illa åtgången.

Värre gick det för AVANTI den 7 januari 1953. Fartyget befann sig då på resa Sorong, Nya Guinea till Iwakuni i Japan med ca 15.000 ton olja.

Resan startade nyårsafton 1952. Den 3 januari mötte man hårt väder. Den 7 januari kl 17.20, då fartyget befann sig i pos N 28° och O 132°, bröts det utan förvarning itu akter om bryggan vid pumprummet. Delarna gled isär. Förskeppet drev iväg med åtta personer. Förskeppet var synligt ännu den 8 januari kl 16 men återfanns inte senare. De åtta ombord omkom.

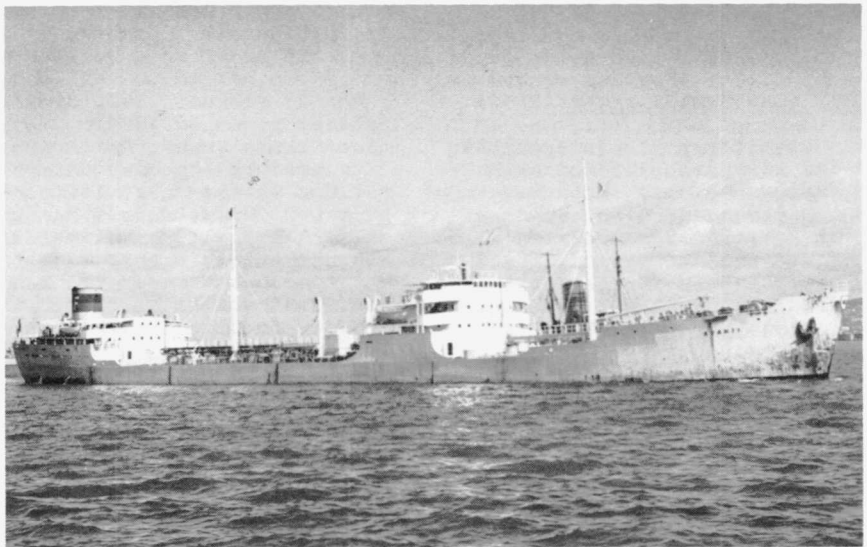
Av de på akterskeppet kvarvarande 33 personerna gick 21 i styrbords livbåt. Dessa bärgades den 9 januari av det japanska fartyget KANATAN MARU.

Den 8 januari kom den kinesiska ångaren TAN PING till platsen. 11 man bärgades tillsammans med sina personliga tillhörigheter ombord på ångaren, medan förstemaschinen, Martin Appelkvist, stannade kvar ombord för att om möjligt försöka bärga vraket.

Följande dag anlände den brittiska ångaren EASTERN till vraket och satte ut en livbåt. Appelkvist medföljde till ångaren för att få AVANTI bogserad i hamn. Befälhavaren vägrade dock bogsering och dessutom vägrade han att återföra Appelkvist till vraket, varför Appelkvist måste medfölja till Hongkong.

AVANTIs akterskepp bärgades dock så småningom in till Kobe, där det dock kondemnerades.

Emellertid var fartygets historia inte slutskrivet därmed. Ja-



AVANTI på väg in till Kapstaden. Foto: Alex Duncan



AVANTI som torrlastaren JASNICE. Foto: Alex Duncan

panerna lät bygga ett nytt förskepp och satte 1955 igång tankern med namnet SHINWA MARU registrerad på Taiheyo Kaiun KK i Tokyo.

I januari 1962 såldes fartyget till Towa Sempaker KK i Kobe. Man tog SHINWA MARU till Nagasaki där man lät bygga om tankfartyget till torrlastfartyg. Senare på året sattes hon i fart som SANYO MARU NO 1 registrerad på Sanwa Kisen KK i Kobe.

I september 1970, efter 15 japanska år, såldes fartyget vidare till West African Carrier Ltd i Gibraltar. Fartyget övertogs i Japan och seglade till Europa under sitt japanska namn. I Genua döptes hon dock om till EUROPE CARRIER. Hon sattes nu i trafik mellan Västafrika och Medelhavet.

I januari 1973 ändrades fartygets namn till JASNICE och 1974 överfördes registreringen till Hamilton, Bermuda.

I september 1976 såldes fartyget till Malta, fick Valletta inskrivet i aktern och i ägare-

längden fick man skriva Astral Shipping Co Ltd. Fartyget sattes nu in i trafik mellan Medelhavet och Persiska Viken.

I juli 1978 fick fartyget sitt sista namn, ASTRAL. Och i januari 1980 fick hon sin siste ägare, då hon i Volos övertogs av Interseas Co Ltd i Valletta.

I oktober 1980 kom hon till Dubai. Därifrån gick hon till Karachi för upphuggning. Dit kom man fram den 19 februari 1981.

Krister Bång



Segt Thorskogsbygge

ÅNGAREN MARS reg-nr 3656

Certifikat för ångaren MARS den 26 april 1900 ägd av Ångfartygs AB Mars (Eric Hagström) i Oscarshamn. Befälhavare är då Per Alfred Danielsson.

Vid registreringen bifogas bilattest av den 11 april 1900 från Thorskogs mek Verkstad, Torskog där man intygar att man byggt fartyget för nämnda bolag.

I oktober 1901 tillträder Janne Thore i Viken som befälhavare men i april 1902 återvänder Danielsson.

Redan i juni samma år blir dock Georg Asschier från Karlshamn nu befälhavare.

Den 4 oktober 1902 säljs MARS till AB Wisby Cementfabrik i Visby. Nytt certifikat utfärdades den 28 oktober med Asschier som fortsatt befälsperson.

Den 28 februari 1905 övertas befälet av en gotlänning, Christian Niklas Stenström i Visby.

Enligt ett köpebrev undertecknat den 21 mars 1911 i Stockholm och den 24 mars i Hamburg säljs MARS till Hamburg-Kieler Frachtschiffahrt AG i Hamburg. Hon övertogs av tyskarna redan den 23 mars.

Under första världskriget inköptes fartyget, som då hade hemort i Kiel, av Alfred Büdig i Hadersleben.

Efter kriget tillföll Hadersleben Danmark och MARS blev därför dansk egendom. Danskarerna kallar ju staden Haderslev.

Den 11 mars 1919 såldes hon till Anders Ammentorp i Haderslev men såldes redan den 25 mars samma år exekutivt i Helsingør till ett partrederi i Brantevik med Jöns Persson som huvudredare. Köpebrevet utfär-

dades först den 10 april samma år och fartyget döptes om till ANTON.

På grund av svårigheter att få fram en del handlingar blev fartyget registrerat först den 6 juli 1921 i det svenska registret.

Delägaren och befälhavaren Anders Anton Persson i Brantevik blev i februari 1931 huvudredare i partrederiet.

Vid Lidingöverken förlängdes så ANTON 1942 med omkring 6,7 meter. 1949 var tiden mogen för ombyggnad till motorfartyg.

Den 2 juni 1951 försålles ANTON på offentlig auktion till Oscar Svedolf Hedberg m fl i Djupekås i Blekinge för 256000 kr varvid fartyget fick sitt nuvarande namn TÄRNÖ.

Den 8 mars 1962 avyttrades fartyget till Norrland inköpt av Ingemar Gudmundsson i Gävle för 175.000 kronor.

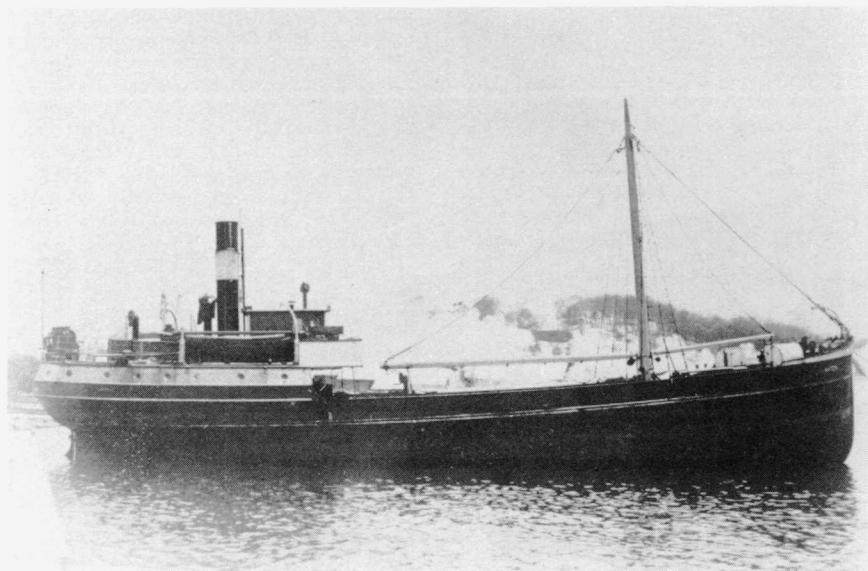
Sture Mattsson i Örnsköldsvik tog över den gamla ångaren den 29 september 1969 för 120.000 kr. Man behöll dock hemorten i Gävle.

Den 14 oktober 1971 överfördes TÄRNÖ på Rederi AB M/s Tärnö (Sture Mattsson) i Gävle.

Fartyget grundstötte den 18 augusti 1972 utanför Helsingfors men kom flott och gick till Gävle där hon lades upp.

Hon såldes oreparerad den 25 september samma år för 45.000 kr till Erik Vilhelm Grundström m fl, Fagerstad, Borgå. Hon insattes omedelbart i sandfarten Borgå-Helsingfors där fartyget ännu seglationsssäsongen 1980 var i gång.

Erik Hag



ANTON under Branteviks-tiden. Foto från Göteborgs Sjöfartsmuseum.

Några funderingar...

...KRING ÅNGFARTYGET ANTONS BEFÄLHAVARE.

När första världskriget hade pågått några år fanns det flera skeppare i Brantevik som fick storhetsvansinne och köpte ångbåtar. För sina gamla skutor hade man fått tio gånger så mycket betalt som man gett några år tidigare. Kanske hade man därtill tröttnat på att vara beroende på vindkraften? En lyckfull energiform.

Först med dessa djärva ideer var Jöns Persson. Han köpte i december 1915 "skrufångfartyget" HARRY, en kanalpese, byggd av trä på järnspant i Thorskog 1883. Trots ångarens dimi-

nutiva dimensioner fick rederiet delas upp i hundradelsparter på grund av prisläget under kriget.

Jöns Persson saknade formell behörighet vilket inte hindrat honom från att föra skutor i Östersjöfart sedan 1886. Men 1915 fick han för överheten inte föra sin HARRY själv. Han fick mönstra en "flaggskeppare". Det vill säga en styrman med minst styrmansbrevet ute. Att detta inte löpt friktionsfritt anar man av mönstringsrullorna. Mellan 27 december 1915 och 24 februari 1918 hade HARRY 10 flaggskeppare (och då skall man räkna bort tiden som hon låg upplagd under vintrarna), där-

av någon med bara 10 dagars törn.

Hur det kunde gå till har Nils Wikbrandt berättat. Han hade mönstrat i HARRY med en pur färsk sjökapensexamen. Ångaren lämna- de hamn, lotsen debarkerade och Wikbrandt vände sig till Jöns och sa: Nu kan vi sätta loggen!

-Loggen? Va ska du me logg pågafan? Du har jo examen!

1920 hade Jöns fyllt 60 och överlät ångfartyget till sonen Frans, som hade både examen och "ångbåten" (examen i ångmaskinslära), och som sedan förde HARRY ända till 1928, även då som ångaren sålts till Lidköping och blivit embryot

till Thunbolaget.

Jöns Persson hade åtta söner. Näst äldst var Anton. Även han blev sjöfarande. Förmodligen började han sin bana som kock på sin fars skuta efter konfirmationen.

Våren 1910 avlade "Jöns Persson" styrmansexamen och erhöll styrmansbrev No 75 samma år.

Vintern därpå kunde man i Cimbrishamnsbladet läsa följande annons:

BARKSKEPP TILL SALU

Barkskeppet EXPEDIT om 299 register tons, byggt i Norge 1877 lastar 167 standard trävaror och 430 ton dödvikt, 13,5 fots djupgående, har goda inventarier, seglar med liten ballast, vinterupplagd, är till salu.

Chr Larsson
hamnkaptén

Den 3 januari 1911 köpte Jöns Persson skutan för det facila priset av 2800 kr. EXPEDIT bogserades till Kalmar Skeppsvarv, kölhalades och reparerades för 1400 kr. Det är inte otroligt att Jöns tänkt sig den 20-åriga sonen Anton som befälhavare

för EXPEDIT, men denne blev styrman i skutan och i stället blev 10 år äldre Alfred Nordström skeppare.

När EXPEDIT i september befann sig på en resa från Trångsund i Finska Viken med trälast pressades hon den 10 på land vid Dagö, sprang läck och kantrade. Besättningen klamrade sig fast vid kölen, men spolades en efter en bort. Anton Persson lyckades simmande ta sig till den i närheten flytande däckslasten på vilken han kröp upp. Därifrån blev han senare bärgad av tre man ur besättningen som tagit sig upp i den ena livbåten. Av de övriga fem syntes ingenting och livbåten med de fyra drev iland vid Tacoma fyr. Fyrpersonalen, som uppmärksammat vraket tog väl hand om de överlevande.

Vid tiotiden rapporterade ett av fyrbiträdena att han i kikaren sett tre man driva omkring på EXPEDITs forna däckslast. Efter ett kort rådslag beslöt styrmannen och tre av fyrbiträdena att försöka med båt ta sig ut till de nödställda.

Med stor ansträngning kom man mot vind och sjö fram till trälasten på vil-

ken man fann fartygets konstapel och en jungman, vilka räddades över i båten. De övriga två hade inte orkat hålla sig kvar.

På väg till Tallin lyftes plötsligt den tungt lastade båten av en brottsjö och kantrade. Samtliga kom i vattnet. De redan utmatade skeppsbrutna och även två av fyrbiträdena orkade inte hålla sig kvar vid båten länge. En efter en tvingades de släppa taget. Endast ett fyrbiträde och Anton Persson klamrade sig fortfarande fast vid båten när den spolades upp på stranden. De hjälptes iland av ortsbefolkningen.

Den överlevande estniska fyrvaktaren och styrmannen belönades båda av Kejserliga Sällskapet för Räddning ur Sjönöd med medalj med Tsarens porträtt och inskriptionen: "För räddning af drunknande". Dessutom fick dom 10 rubel var i kontanter. "Jöns Persson Antons" medalj kan än idag beundras bland Hoppets dyrgripar.

Efter några år som styrman i olika ångfartyg kom Anton Persson i maj 1915 som befälhavare i ångaren PAN, som redades av Nils Albert Österman i Stock-



TARNÖ som hon ser ut i våra dagar. Här i Borgå skärgård den 18 augusti 1976. Foto: Bengt Sjöström.

holm. I november samma år blev Anton Persson befälhavare i samma bolags ångare JOHN, ett fartyg som var byggt av B&W redan 1870. Österman var en herre som lyckades med en hel del otroliga fartygsaffärer innan kriget tog slut, samt drog en massa delägare med sig i fallet, bl a cirkusdirektören Orlando. Hur Anton Persson, som hade andel i båten, lyckades klara sig ur karusellen med slipsen i behåll kommer vi nog aldrig att få veta.

1919 inköptes så ångaren MARS av Jöns Persson. Preciis som HARRY var MARS byggd vid Thorskogsgården, men år 1900 och av stål. Ångaren som lastade 260 ton och hade en compoundmaskin på 135 IHK döptes om till ANTON, förmodligen efter befälhavaren Anton Persson. Han kom att föra henne i 32 år - om inte rekord så i varje fall remarkabelt.

1927 övertog Anton Persson dessutom huvudredarsysslan efter sin far, och flyttade i samma veva till Norrviken i Stockholms utkanter, men ångarens hemort ändrades aldrig. Det måste anses som en presta-

tion att ha hållit fartyget sysselsatt i svensk kustfart under depressionen. Under kriget tjänade man däremot pengar på allt som flöt.

1942 förlängdes ANTON vid Lidingsöverken med 6,7 meter vilket ökade dödvikten till 370 ton, och 1949 revs ångmaskinen och pannan ur till förmån för en femcylindrig Skandia-diesel.

1951 såldes ANTON på auktion i Simrishamn och högsta budet, 256.000 kronor, kom från Oscar Svedolf Hedberg i Djupekås. Hennes namn ändrades till TÄRNÖ och det bär hon visst än.

Anton Persson pensionerade sig det året han fyllde 61 år.

JPe

I Finland

Det svenska lastfartyget TÄRNÖ av Gävle grundstöttes den 18 augusti 1972 vid Kholm, Helsingfors i dimma. Följande dag blev hon bärgad av bogseraren JANNU av Helsingfors.

Senare på hösten inköptes fartyget i orepurerat skick till Finland av Erik Grundström bosatt i Våla i Borgå landskommun. Troligtvis finns det flera delägare, men jag brukar inte anteckna annat än huvudredaren. Erik Grundström står fortfarande som ägare till TÄRNÖ och jag antar att han fortsätter ännu inkommande sommar.

TÄRNÖ är det sista fartyget vilket kommit till sandflottan vilken fraktar sand och grus från grustag i Borgå landskommun till Helsingfors. För närvarande finns ett 20-tal fartyg kvar. Flottan brukar minska med ett eller två fartyg varje år. Då blir det ju bättre inkomst för dem som är kvar i träden.

Som bäst kan man köra 3 resor per vecka, men under dåliga tider 1 - 2 resor per vecka och fartyg.

En resa räcker enligt följande: Lastning ca 4 timmar, resan Vessö-Helsingfors 4-5 timmar, lossning ungefär detsamma och sedan hemresan 3-4 timmar. Så det blir lagom med tre resor per vecka.

Jag tror att TÄRNÖ är i ganska gott skick. Har inte hört att hon skulle ha haft några större fel. Grundström sköter säkert bra om henne.

Bengt Sjöström

Tankfullt om Stena

Uppgifterna på sid 19 i Läns-pumpen 1/81 om "den enda oljetanker som Stena ägt" tarvar en del rättelser och kompletteringar.

Den lilla RONE ex bl a KANALTANK var ingalunda från början pråmen OLJELAEGTER NO 3. Hon sjösattes 15 juli 1916 och levererades 15 november samma år till Den Norske Marines Intendantur i Horten under namnet TANK III. Typbeteckningen var visserligen oljetanklekter, men hon hade ett huvudmaskineri, närmare bestämt en 40 hkr enkeltvirkande glödehedomotor byggd av "Kampen" i Kristiania. Hon mätte 104 brt och dödvikten var ca 130 ton på en längd av 23,15 meter. Detta har jag för några år sedan inhämtat direkt från Kaldnes Mek Verksted, där hon hade byggnadsnummer 37.

När TANK III sedan blev OLJELAEGTER NO 3 (obs stavningen) vet jag tyvärr inte. Inte heller vem som ägde henne då. Det är möjligt att Oslo Oljebunkring A/S ägde henne som KRISTIAN, i varje fall påstår LR årgång 1951/52 det. Den norska skeppslistans årgångar 1948-52 säger

dock att hon ägdes av Kolbjörn Evensen i Oslo. Kanske ägde han i sin tur bunkerfirman.

Att ett maskindrivet fartyg betecknas läktare är inte så ovanligt. På engelska används analogt ordet barge - man skiljer ofta på motor barge och dumb barge. LR säger om detta fartyg "conv barge 48, new engine 48". Norska skeppslistan anger 1948 bruttotonnaget till 104, fr o m 1949 är det 125 på oförändrad längd. Det kan väl tyda på att fartyget förbättrades och blev upphöjt från barge till ship.

KANALTANK är nog, som Redaktören säger, den enda oljetanker som Stena ägt - åtminstone under svensk flagg. Men hon är inte den enda tanker som hon ägt. Hans torrlastfartyg SAMBA (reg-nr 9103) blev vid mitten av 1950-talet inredd med lösa tankar för transport av svavelsyra. Enligt uppgift från Boliden var hon den första båt som gick med syra i bulk för dem.

Tankfartyg med lösa tankar skapar ofta problem för kalenderbitare och liknande figurer.

SAMBAS tankar blev aldrig noterade i LR, BETULA som var en ännu tidigare syratanker (för Superfosfatbolagets räkning) blev aldrig betecknad som tanker i skeppslistan eller i LR, och VINIA blev aldrig accepterad som tankfartyg av Statistiska Centralbyrån.

Under Suez-krisens för tankrederierna glada dagar 1956-57 var det faktiskt nära att Stena blivit ägare till en betydligt större oljetanker än KANALTANK. Man ville nämligen förvärva den norska mt EVITA av Grimstad, ex DAGLAND, på 9575 ton dw. Affären genomfördes dock aldrig. EVITA var byggd redan 1927 vid Götaverken, och för införsel av så gamla fartyg fordrades särskilt tillstånd. Kanske drog myndigheternas handläggning av ärendet ut så länge på tiden att en planerad time-charter för gamla EVITA rann ut i öken-sanden - vad vet jag. Om jag minns rätt så blev hon i stället grekiska IRINI.

Olle Renck

Ny kutter sjösatt

Tack vare att Kung Kristian en gång fick stryk av andra nationers örlogsflottor kunde Svenska Kryssarklubben i Göteborg få en ny seglande träningsbåt. Det låter utopiskt men har sin historia. Nyligen sjösattes vid Karstensens Varv i Skagen ketchen ATLANTICA. Båten är byggd av minst 200 år gammal ek.

När Kung Kristian led nederlag på grund av att han hade för dåliga och för få fartyg beordrade kungen att det skulle planteras in massor av ek i det för övrigt skogfattiga Danmark.

Så här långt efter har eken växt upp och blivit brukbar.

Flera varv var med och konkurrerade när Kryssarklubben gick och bad olika varv räkna på ett nybygge av en kutter. Bl a var Hälleviksstrands varv med i konkurrensen.

Det danska varvet var dock billigare.

Innan dess hade skeppsbyggaren ingenjör Ole Knude Jensen på Aalborgs båtvarv på sin fritid jobbat fram det nya fartyget. Det skulle bli större än GRATITUDE.

Den engelska kuttern låg som förebild och ingenjör Jensen gjorde 30 kompletta ritningar innan han fick fram ett fartyg som kunde bli lämpligt som skolfartyg för segelutbildning.

I höstas började fyra skeppstimmermän och fyra lärlingar att inne i varvets bygghall skapa den nya båten.

Nyligen var det alltså sjösättning av fartyget som kanske blir det sista som byggs av ek i de här dimensionerna.

Det handlar nämligen om stora pengar. Tre miljoner kronor har nämnts. Detta kan inte Kryssarklubben få in med avgifter, utan måste också låna bl a av Försäkrings AB Atlantica.

Det blev också fru Christina Danielsson, maka till VD i Atlantica, som gav båten namn efter försäkringsbolaget.

50 ton vacker ek har använts till bygget och det sägs att varvet kasserat stora mängder för att få fram den bästa eken till bygget.

-Någon större affär gör jag inte på bygget, säger varvets ägare Niels Karstensen till författaren. Jag får hoppas jag får mer beställningar av samma typ.

Träfartygen är inte helt ute hos det träskickliga danska varvet. I bygghallen intill den svenska kuttern byggde varvet en fisketrälare för dansk räkning. Även den av trä.

Till däckat användes keroeng, ett slags teak. Här kom för första och enda gången syntetiska medel med i bilden. Näten tätades av folk från Vindövarvet.

För övrigt är båten byggd efter kutterns principer och med de gamla kutterbyggenas material.

För att ej ta för stor plats i hamn går klyvarbommen att dra



ATLANTICA på väg ut ur bygghallen vid Karstensens varv. Foto: Terje Fredh.



Historisk bild i Skagen den 2 maj 1981. Fyra seglande övningsfartyg vid samma kaj. Från vänster nya ATLANTICA, sedan LEADER, GRATIA och GRATITUDE. Foto: Terje Fredh.

in över fartyget.

530 kvadratmeter segel skall fartyget föra när hon går för fullt. Ca 330 på kryssen.

Trots den stora segelytan blir det manuellt arbete. Det saknas alltså segelvinsch.

Någon gång i juli räknar Kryssarklubben att det nya fartyget skall vara klart. Då planeras en segling till Göteborg vars hamn anlöps av såväl nya ATLANTICA som GRATIA, GRATITUDE och LEADER.

Terje Fredh

Mera om...

SAGA från Slussen

Lysekilsposten 13.1 1962

Motorgaleasen SAGA av Slussen om 65 tdw, byggd av furu och ek i Slussen 1951, har av båtbyggaren A K Reuterberg för 23000 kr sålts till Köpenhamn.

Edmond Bäck, Malmö-Göteborg

Fyrmastbarken VIKING – Göteborgs världsattraktion



Foto genom Jan Davidsson

I tre decennier har Viking utgjort ett karaktäristiskt och uppskattat inslag i Göteborgs hamn. Vi vågar därför tro, att de som nu styr och ställer i "Lilla London" skall se till att den mäktiga stålbarken under många decennier får tjäna ett angeläget syfte: att vara en levande och väl värdad symbol för det Göteborg som befor "the high seas" och skapade förutsättningar för stadens framväxt inom sjöfart och skeppsbyggeri, handel och industri.

Av de 345 fyrmastade barkskepp som världen har sett finns nu bara tio stycken kvar. Fem av dem seglar som ambassadörer och PR-objekt, övriga är stationära museifartyg eller skolfartyg. Viking svarar exklusivt för sistnämnda uppgift.

Som skolskepp gjorde hon sin entré år 1907, därvid utrustad och inredd för att ge ett hundratal elever (prentisar) de kunskaper och färdigheter som Danmark då behövde för att på rätt sätt hävda sina intressen i värld-Kungälv tur och retur.

Viking är det största segelfartyg som byggts i Norden och danskarna tog emot henne med översvallande entusiasm. I juli 1907 släpades hon till Hamburg och tog koks för Callao. Vid Dungeness fick skutan för första gången exponera sin mäktiga segelskrud.

Viking är Clyderiggad och för således dubbla bramsegel och röjlar. Som bäst fångade hon 3690 m² vind, fördelade på 34 segel. Varje undersegel mäter 290 m².

För att hantera riggarna är Viking utrustad med arbetsbesparande fall- och brassvinschar. Behovet markeras av faktum att underråarna är 27 m långa och väger 3,5 ton.

Stormasten når 55,5 m över vattnet. Den består av undermast och stång, liksom fock- och kryssmasterna, medan mesanmasten är i ett stycke. Stående och löpande rigg hade en sammanlagd längd av 35 km vilket nästan motsvarar sträckan Göteborg-Kungälv tur och retur.

Viking är ett poopdäcksfartyg och hade som närmaste motsvarigheter *Herzogin Cecilie* och *L'Avenir*. Back och brunn har "normala" mått, medan poopen är anmärkningsvärd lång. Skrovet ter sig därför högt och imponerande och var självfallet ett

präktigt vindfång. I vissa sammanhang inverkade det negativt på framfarten som var medelmåttig i barlast och tämligen god på last. Viking blev aldrig känd som snabbsegelare, var ej heller byggd för clipperfart men en stark och god seglare med klart framskriven uppgift att ge trygghet åt unga pojkar som saknade erfarenhet av djupsjösegling. Skeppet hade den goda egenskapen att sällan eller aldrig "poopa", ta sjöar över däck akterifrån. Det fick i stället oceaner i brunnen när förskeppet stängades med gråskäggen.

En minnesvärd julidag år 1909 presterade Viking sitt fartrekord i "de vrålande fyrtiorna" eller rentav i "de tjutande femtiorna". I en hård by loggade man 15,5 knop. *Beatrice*, Göteborgs trognaste storsegelare, lade året efter 11 sjömil bakom sig på trettio minuter!

På nyåret 1927 rundade Viking under dansk flagg Kap Horn för sista gången. Med salpeter återvände hon till Europa och lades efter lossning upp i Köpenhamn. Alex Pedersen, den legendariske göteborgsredaren, for dit och besiktigade skutan som "De Forenade" ville skilja sig ifrån. Priset var emellertid alltför högt och Viking blev inte systerfartyg till *Beatrice* och C B

Pedersen. Hon fick i stället Mariehamn till hemort och seglade åren 1929-48 för Gustaf Erikson, världens siste storsegelredare. Slut var tiden med koks och salpeter, spannmål, cement och trä för danska intressenter. En långresa till Vladivostok blev historisk och fick rosenkransat skimmer.

Under Finlands korsflagg blev Viking en av de många som varje år drog vete från Spencergolfen i Australien, en "grain trader" med 116 dygn i genomsnitt för de 15000 sjömil till Europa. Men 1935 löpte ankarut på Falmouth redd efter 97 dygn.

Sensommaren 1946 rustades Viking som vanligt i "Port Marie", seglade sedan till Pateniemi och lastade trä för Sydafrika. Ettusen standards och 32 betalande missionärer upplevde Vikings svåraste resa. Nordsjön och Nordatlanten serverade cykloner på löpande band och skutan kunde ha gått under med man och allt. Det verkade, som om vädrets makter försvurit sig men Viking kämpade som alltid envist fram.

På nyåret 1948 lastade hon i Port Victoria, tillsammans med Passat och Lawhill. Det var slutet på en mäktig epok. Viking kom runt Hornet för sista gången och fick sin sista storm vid Azorerna. Så gott som alla segel slets sönder och likväl jagade hon fram med 11 knops fart. Hon hade tur, som vanligt, och 4000 ton vete vandrade över relingen i West India Docks i London.

Den 2 juni 1951 kom Viking till Göteborg. Här skall hon ligga som en värdig påminnelse om den tid då människan kände sin ringhet och litenhet inför naturen, en tid som verkar oändligt avlägsen och likväl ligger så nära.

Jan Davidsson

Om Viking

VIKING är ju verkligen en tillgång för Göteborg och det är närmast med bestörtning man har fått se VIKINGS förfall genom åren. Nu har tydligen våra myndigheter vaknat till liv så att den stående riggen har fått en behövlig reparation innan den helt rasat samman.

Över hela världen finns olika fartyg bevarade. Gamla segelfartyg, krigsfartyg och andra fartyg som verkligen vårdas med största kärlek. De är verkliga turistattraktioner och kulturminnesmärken.

VIKING är inget gammalt hus som man i brist på underhåll nödgas riva utan något som vi skall vara stolta över och bevara. För var och en som har en båt vet ju att den måste underhållas. Gör så med VIKING för den skall vara vit och fin och inte sådan rosthög som den nu är. Skärpning myndigheter!

Göran Ohlsson

Bohusskeppare berättar



Skeppare Emanuel Johansson framför den modell av skonerten GALATHEA som han själv förfärdigat.

Den första motorseglaren köpte jag 1916 men jag tyckte inte om motorer, så länge det fanns chans att trampa däck på en snabbseglare och därför återvände jag till min första kärlek och gick tillbaka till seglare, tills det inte var möjligt att hålla igen längre. Ty segla är i alla fall nummer ett. Om man, förstås, slipper att vara två man i stället för fem man ombord i en kutter som sprungit läck i rykande orkan på resa över Nordsjön.

Säger skepparen och old-timern Emanuel Johansson, där han sitter och mediterar i gungstolen i sitt hem i Grundsund och kastar en längtande fjärrskådande blick bort mot modellen av skonerten GALATHEA, som pryder sin plats på sekretären och ger sjömansfantasin flykt.

Känner man skeppare Johansson rätt är det inte bara promenadseglingarna i vackert väder, han låter längtande tankar gå till, utan lika mycket till de hårda tagen. Ty han har aldrig varit rädd för att hugga i

I ORKAN ÖVER NORDSJÖN

Men den där gången utanför England höll det på att bli i mesta laget.

-Vi hade lastat kol i England för ångfartyget GULLMARN i Lysekil, men kunde inte gå från kaj förrän vi fått en man till i besättningen, som var tre man kort, berättar han. Till sist fick vi fatt på en engelsk pojke, som var pig på att stikka med oss. Vi visste inte vad han dög till men nöden har ingen lag och han mönstrade ombord. När vi lämnade hamnen var det vackert väder och god vind och vi hade alla segel satta. Vid elvatiden på kvällen beslutade vi oss för att gå till kajs och lämna navigeringen första törnen åt grabben. Vädret var ju så vackert.

-Men vi hade inte förr somnat förrän vi hörde hur pojken började stampa och slå i däck och det blev ett förfärligt oväsen ovanför våra huvuden. Vi stack upp på däck för att fråga vad som stod på. Men det behövdes ingen fråga. Vi fick genast besked om det.

-Det hade plötsligt blåst upp en häftig storm som på några minuter gått över i orkan. Och vi som hade alla segel uppe. Till och med toppen. Det gällde att få ner dem kvickt. Det gick med nöd och näppe, men när jag bärgat sista duken och tittade i händerna, som jag tyckte sved otäckt i saltvatten, fann jag att jag inte hade en hel skinnbit i dem.

-Pojken vid rodet fick ett nervöst sammanbrott och hade nog kastat sig överbord, om vi inte fått honom inlåst. Nu började båten ta in vatten också, varför vi inte hade annat att göra än att surra rodet och gå till pumpen. Det var det verkliga slavgörat. Och någon mat kunde vi inte laga. Vi fick leva på kex och vatten de tre dagar stormen höll på och kuttern forcerade Nordsjön med surrat roder!

-När stormen äntligen bedar rat och vi kunde sätta segel igen var vi snart under Skagen och kom hem till Grundsund följande söndag. Men då var vi slut.

MED STORM I FLOTTAN

Men det är inte det enda äventyret skeppare Johansson varit med om till sjöss. Det första daterar sig till den tid han gjorde värnplikt och kommenderats ombord i en nybyggd torpedkryssare. Det var första turen den gjorde och man var på hemväg till Landskrona från Stockholm då en storm brakade löst. Befälet ombord stod inte rycken utan blev illamående så till den grad att de blev odugliga till tjänst. Två av de värnpliktiga bohusläningarna ombord - det var Johansson och en till - räddade situationen med att ta hand om navigationen. De styrde och öste "till skiftes".

FÖRLISNING I HANÖBUKTEN

I november var hr Johansson med om en förlisning på Hanöbukten. Det var skonaren URANIA som råkade illa ut den gången. Man hade trälast till Göteborg och man låg under Bornholm, då det blåste upp till storm som mätte 30 sekundmeter i kasten. URANIA låg och drev då hon plötsligt sprang av tvärs över halvdaeket och krängde så att hon kastade lanternskärmarna ned till vattnet. En Sveabåt strök förbi men kunde inget göra för att undsätta URANIA. En tysk ångare blev räddningen. Den manövrerades så skickligt i den grova sjön att tyskarna kunde sätta ut en båt och ta svenskarna ombord. Skeppare Johansson måste överge sitt fartyg och last och man sattes iland i Tyskland. När han kom hem till Grundsund fick han meddelande om att en Reuterbåt tagit URANIA på släp och räddat henne. Men hon var inget att ha då.

GAMMAL SJÖMANSRLÄKT

Emanuel Johansson är av en känd fiskar- och sjömansläkt i Grundsund. Hans far, Johan Jakob Olsson, född 1841 och död 1936, var storsjöfiskare innan han blev salteriidkare. Emanuel var inte mer än tio år, när han fick följa med honom ut på fiske i vattnen hemmakring. Det var då koljan kostade en krona kilot i Lysekil, men eftersom pengarna var betydligt större då än nu, gav fisket god förtjänst.

Farfar hette Olle Fr Larsson. Han var född 1800 och omkom under fiske 1859. Emanuel Johanssons farfars far var också sjöman. Han hette Lars Andersson och hade dessutom båtsmansnamnet Trana.

Hr Johansson är född 1876 och gick till sjöss 1893 med skutan HERO. Sedan har han varit sjön trogen. Efter att ha fullgjort exercisen blev han delägare i en galeas och sedan fortsatte han att köpa, reda och föra fartyg av olika tontal och var i många år skeppare på egen skuta. Inalles har han under årens lopp haft 16-17 fartyg. Flera fartygsaffärer gjorde han utomlands. Sålunda lät det tala om sig i vida sjömanskretsar när han köpte kuttern HARRY från Frankrike, liksom när han från samma håll tillhandlade sig en fransk 280-tonnare, som omnamnades till BOHUSLÄN (se sep. artikel. Red anm). Efter några år sålde han skutan och hon hör nu hemma i Marocko.

I detta sammanhang kan nämnas att hr Johansson engagerades för provfiske av makrill för svenska statens räkning utanför Färöarna. BOHUSLÄN var då moderbåt. Man mötte emellertid makrillen redan vid Shetlandsöarna och det blev inget av med Färöturen. Skattebetalarna bör emellertid ägna skeppare Johans-

son en tacksamhetens tanke, ty fångsten blev så stor, att staten slapp lägga ut något för experimentet. Om hur många statliga försök kan man säga det?

SJÖN UPPFOSTRINGSHEM

När hr Johansson gör jämförelser mellan sjömanslivet förr och nu kommer han bli in på den uppfostringsmetod som tillämpades gent emot ungdomar förr i tiden. Odågor skulle skickas till sjöss för att lära sig veta hut. Varför de skulle skickas till sjöss, där man om någonstans är i behov av den bästa ungdomen är svårt att förstå, men det var väl för att sjömanslivet var en så hård skola. Metoden hade dock sällan åsyftad verkan. Skeppare Johansson drar sig till minnes att man ombord i ett fartyg där han var med hade fått en sådan odåga som skulle fostras. Men det var som att hålla vatten på en gås. Han hittade på allting för att göra livet surt för övriga ombord och enkannerligen för förste styrman.

Vid ett tillfälle, när det blåste kraftigt och man skulle bärga segel, kommenderades ynglingen till väders. Han mätte inte bra av sjögången men ändå - han hade trilskats så många gånger att förste styrman kände behov av att ta en liten hämnd. Där låg den unge mannen på ett rå och ulkade. Han var vit som ett lakan i ansiktet och ville vränga ut och in på sig. Men han höll tätt. Ända tills förste styrman kom rakt under honom. Då kunde han inte hålla sig längre... Han siktade och fyrade av.

PEBE

Från en tidningsartikel insänd av Eric Dambert, Grundsund

Kompletteringar

6730 VENUS

Alls icke struken 1962. Hon blev i stället FJARDASANDUR av Vestmanna på Färöarna år 1961. 1964 står hon på Vestmannahavn Havnevaesen. 1967 på pr E M Johannesen, Vestmanna och så är det ännu i danska listan för 1979. Signal numera: XPZP. Hon lär fö vara byggd under namnet NIELS med hemort i Nyborg men på 1910-talet omdöpt till VENUS. 1917 såld till Norge och omdöpt VENUS I och däriifrån såld via Danmark 1921-22 till Vejby och nu förkortades namnet till VENUS.

6738 SOMMARÖ

Fartyget heter sedan 1978 CHARLOTTA enligt rapport i Båtologen. Hemort: Skälderviken.

6740 FERM

torpederades den 29 augusti 1940 på resa tyne-Canada som danska ASTRA.

6769 DAGMAR

förliste den 24 augusti 1967 efter att ha kolliderat med trälaren GÖTALAND (reg-nr 10161) utanför blekingekusten. De om-

bordvarande räddades av motparten. DAGMAR är ju avförd utan att vara avförd, för att tillfredsställa byråkratin.

6775 VENUS

finner man i danska listor som ANJOBI t o m 1969 men är sedan borta 1971 av för mig okänd anledning.

Old Ship

Fiskeriintendenten berättar

1902-03

Kuttern VERDANDI, Mollösund, förare Aug Persson, fiskade 20 juni-11 juli med 17 fiskedagar på 100-180 famnars djup med 10-44 backor (en backa, ett s k hundra, har 200 famnars lina och 60 krokor) långa 1431 st, lubb 604, torsk 14, kolja 10, hälleflundra 22. Samma fartyg 27 juli-11 augusti på 65-161 famnar med 23-52 backor: långa 2565 st, lubb 1050, torsk 39, hälleflundra 18...

Kuttern SECRET OF THE DEEP, Mollösund, Axel Mörk, 27 juni-17 juli på 140-200 famnar med 20-40 backor: långa 910 st, lubb 282, hälleflundra 6 st...

Kuttern GEORG MORFIN, Grundsund, Bernh. Niklasson, på 80-200 famnar med 10-40 backor: långa 1495 st, lubb 475, torsk 98, hälleflundra 25. Det är bara att hoppas, att dessa mycket betydande siffror, de första i sitt slag (se 1876-1885), må efterföljas af fler.

Inköpet af fiskekuttrar har dels genom den af Kongl Maj:t inrättade och ännu alltjämt ökade fiskerifonden, dels genom fiskarens egna resurser fortgått så, att under nu omhandlade fiskeår åt länet förvärfvats 6 st, hvaremot 1 (från Strömstad) förolyckats under fraktfart i april 1902 på den danska kusten...

I Bohuslän finnas nu i allt 149 kuttrar, nämligen: Åstol 1, Tjörnekalf 1, Stansviken 1, Klädesholmen 6, Bleket 4, Flatholmen 2, Skärhamn 4, Kyrkesund 2, Mollösund 18, Edshultshall 6, Björholmen 2, Käringön 9, Hälleviksstrand 17, Stocken 2, Gullholmen 40, Grundsund 18, Flatön 1, Lysekil 3, Malmön 1,

Grafvarne 1, Smögen 2, Bovallstrand 1, Hamburgsund 1, Fjällbacka 1, Grebbestad 2, Pindön 1, Resön 1 och Strömstad 1. Till storsjöfiske nyttjades nu 80 st emot 64 st året förut...

Bohusläns fiskareförening för sjöförsäkring, Lysekil:...föreningen har under året drabbats af följande förluster, nämligen för jakten NORDSTJERNAN från Starrkärr med kr 1284, kuttern GREAT CARLTON från Grundsund med kr 315:02, jakten MODENA från Skärhamn med kr 3201:36, kuttern FLORA från Strömstad med kr 6637:29, jakten NORDSTJÄRNAN från Kyrkesund med kr 500:-, kuttern SINDONIA med kr 200:-.

1903-04

...vid Shetland drunknade 3 fiskare från Edshultshall. En brottsjö slungade dem i hafvet medan de i lillbåten voro sysselsatta med backornas intagning. Närmare om de omkomne i slutet av denna berättelse. Vid olyckstillfället förlorades lillbåten, backorna och givetvis fångsten. Som fiskefartyg ej äga mer än en båt, äro vanligen de, som arbeta i den, uppoffrade, om olycka inträffar. Nu räddade sig dock den fjärde genom att simma till kuttern. Engelsmännen taga in backorna från själfva fartyget under segling, men den manövern tycktes vara flera af de våra för svår, och de vidhålla då den gamla bank-skutemetoden...

...inköpet af fiskekuttrar har dels genom den af Kongl Maj:t inrättade och ännu alltjämt ökade fiskerifonden, dels

genom fiskarens egna resurser fortgått så, att under nu omhandlade fiskeår åt länet förvärfvats 3 stycken. I Bohuslän finnas nu i allt 152 kuttrar, nämligen: Åstol 2, Tjörnekalf 2, Stansviken 2, Klädesholmen 7, Bleket 3, Flatholmen 2, Skärhamn 3, Kyrkesund 2, Mollösund 19, Edshultshall 5, Björholmen 2, Käringön 8, Hälleviksstrand 17, Stocken 4, Gullholmen 40, Grundsund 18, Flatön 1, Lysekil 3, Malmön 1, Grafvarne 1, Smögen 2, Bovallstrand 1, Hamburgsund 1, Fjällbacka 1, Grebbestad 2, Pindön 1, Resön 1, Strömstad 1. Till storsjöfisket nyttjades nu 87 st mot 80 st året innan.

...Under den tid af ett år, som denna berättelse omfattar, hafva 8 fiskare drunknat under yrkets utöfvande bl a: Petter Bertsson (56 år, efterlämnar änka och 4 barn), Johannes Niklasson (39 år, efterlämnar änka och 3 barn) och Anton Olsson (39 år, efterlämnar änka och 3 barn), alla från Edshultshall den 15 juni under storsjöfiske vid Shetland...

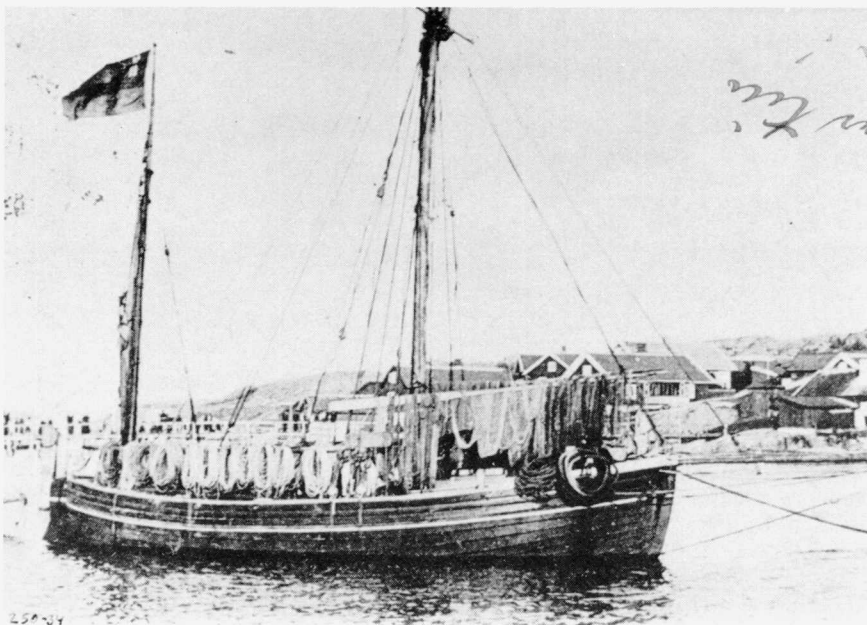
1904-05

...I Nordsjön drunknade 4 fiskare, hvaraf 3 från Grundsund och 1 från Kyrkesund. En brottsjö slungade de 3 i hafvet, medan de i lillbåten voro sysselsatta med backornas intagning, den fjärde slogs öfver bord vid reffning af storseglet. Närmare om de omkomna i slutet af denna berättelse...

...inköpet af engelska fiskekuttrar...så, att under nu omhandlade fiskeår åt länet förvärfvats 27 stycken. I Bohuslän finnas nu i allt 179 kuttrar nämligen: Åstol 1, Tjörnekalf 4, Stansviken 3, Klädesholmen 7, Bleket 3, Flatholmen 2, Skärhamn 3, Kyrkesund 2, Mollösund 23, Björholmen 3, Edshultshall 9, Käringön 11, Hälleviksstrand 21, Stocken 5, Gullholmen nu 42 (!) stycken, Ellös 4, Grundsund 21, Lysekil 3, Smögen 3, Hunnebostrand 2, Bovallstrand 1, Hamburgsund 1, Fjällbacka 1, Grebbestad 2, Pindön 1, Resön 1 och Strömstad 2. Till storsjöfisket nyttjades nu 90 st mot 87 st året innan...

Motorer hafva insatts i makrill- och sillbåtar, snörpvadsbåtar, flundrekvassar och dessas småbåtar dels af Aktiefabrikatet Marstrands Mekaniska Verkstad från den 1 september 1904, så affären började, till den 1 april 1905, 43 st tillsammans 410 hkr, dels af Lysekils Mekaniska Verkstad från 1 april 1904 till samma datum 1905, 19 st om 8 å 12 hkr.

Under den tid...hafva 6 fis-



Garnfiskebåt vid Styrso 1902. Foto genom Cenny Myhrborg

kare drunknat vid yrkets utövning bl a: Johan David Antonsson (41 år, efterlämnar änka och 4 barn), Karl Adolf Antonsson (39 år, efterlämnar änka och 6 barn), Karl Bernhard Kristiansson (46 år, efterlämnar änka och 7 barn), alla från Södra Grundsund, den 10 maj under storsjöfiske utanför Molde...

...Martin Johansson (37 år, efterlämnar änka och 2 barn) från Kyrkesund, den 22 juni under storsjöfiske i Nordsjön.

Edmond Bäck, Malmön-Göteborg

Böcker

Som vi redan i förra numret av Länsgruppen kunde omtala har John Persson i vår kommit ut med ännu en synnerligen trevlig bok, STIMBÅTAR. Undertecknad, som tidigare studerat ämnet endast obetydligt, blev snabbt gripen av författarens eleganta språk och trevliga framförande.

Boken är rikt illustrerad med foto och teckningar. STIMBÅTAR rekommenderas varmt till denna tidnings läsare, eftersom den dokumenterar en epok som sedan länge svunnit hädan. Ett stycke kulturhistoria.

Persson berättar om livet ombord, om olika fartygs- och maskintyper. Boken är inte en katalog över enskilda ångares öden utan behandlar epoken. Jag önskar John Persson lycka till även i sin framtida forskning och författargärning.

(En reklambroschyr om STIMBÅTAR medföljer detta nummer).

Krister Bång

SVENSK ILLUSTRERAD SKEPPSLISTA

Svensk Sjöfartstidning, som ger ut den illustrerad skeppslistan, kunde redan i början av mars presentera 1981 års upplaga. Listan innehåller i år fotografier på samtliga fartyg (utom pramar) med ett bruttotonnage över 149 ton. Nytt för året är att ex-namnen nu medtagits. Överhuvud taget finns fler upplysningar om varje fartyg än den officiella skeppslistan.

Nytt för i år är också en avdelning om ex-svenska fartygs öden under utländsk flagg. Det är den kunnige båtologen N-Göran Jönsson som står för denna intressanta avdelning.

Priset för boken är 65:- kr (den officiella listan kostar 200:- kr). Boken upptar 573 fartyg och varje foto med uppgifter kostar endast 11 öre.

Det är nu tredje året i rad som Svensk Illustrerad Skeppslista kommit ut. När man tittar i 1979 års upplaga slås man av tanken hur mycket som

förändrats under dessa få år. Boken rekommenderas därför varmt om Du vill hålla Dig ajour med utvecklingen inom den svenska sjöfarten.

Magnus Drev

VIKING

Göteborgarnas världsattraktion, den 4-mastade barken VIKING, har till sitt 30-års jubileum som göteborgsfartyg hedrats med en bok utgiven av docent Jan Davidsson. Den sjöfartsintresserade har förmodligen stiftat bekantskap med Jan Davidssons tidigare utgivna böcker om de stora segelskeppen.

Boken berättar om VIKING från det hon byggdes tills hon blev stationärt skolfartyg i Göteborg. Boken är rikt illustrerad med många unika bilder, ritningar och skisser. Dagboksanteckningar från en

Intressanta spørsmål

Bland Riksarkivets gömmor hittade jag ett par fartygsöden som jag tycker berör Väst-kusten varför jag vill berätta om de här båda:

BJÖRN

Ett annat intressant öde var reg-nr 2452 galeasen BJÖRN, som registrerades i mars 1895. Den mätte 66,32 nettoton samt var byggd 1857 i Grossfehn i Tyskland.

Den hade inte haft svenskt fribrev, men det till trots varit svensk sedan 1873 då den anträffades i Nordsjön övergiven av sin besättning samt inbogsrades till Göteborg där den såldes på auktion den 8 november 1873 till Handelsfirman C Barchman & Co.

Som haverist hette hon IMMAMUEL och hörde hemma i Bockzetelerfehn (jag hoppas att jag har antecknat rätt ortsnamn, då det var svåräst skrift). När hon registrerades äges hon av J F Kallin i Tösse, vilken uppger att han i sin tur köpt fartyget från C Barchman & Co. Man får dock inte veta när detta skedde och inte heller när namnbytet ägde rum. I vart fall har det skett före 1887 ty då äges fartyget av Kallin enligt ett mätbrev.

Måhända har BJÖRN seglat på Väneren hela tiden från 1873 tills hon registreras och det är därför hon inte haft något fribrev?

1897 såldes BJÖRN till Ångfartygs AB Märten (handl. C W Engström) i Göteborg. Därefter lär galeasen ha sålts till Snäcked men det blir inte an-

resa 1934-35 berikar boken som är ett stycke kulturhistoria.

VIKING är det största segelfartyg som byggts i Norden. Hon kom att bära de danska, finska och svenska nationalitetsflaggorna i nämnd ordning. Man får hoppas att det vackra skeppet i Lilla Bommens hamn i Göteborg kommer att bevaras för överskådlig tid framöver. Den nu aktuella boken får allmänheten att förstå vilken raritet staden förfogar över och hur angeläget det är att hålla VIKING i gott skick.

Första veckan i juni arrangerade "Det Glada Göteborg" visning ombord och allmänheten fick tillfälle att närmare beskåda sitt stora segelfartyg. Boken om VIKING fann många köpare denna vecka och undertecknad rekommenderar boken och inte minst för dem som samlar göteborgiana.

Bertil Söderberg

mält till fartygsregistret. Slutet för fartyget blir att hon under sommaren 1907 "förliser i Trollhätte kanal samt därefter av Trollhätte Kanalverk upptagits och upphuggits till ved."

BRILLIANT

Den första är reg-nr 2243 slupen BRILLIANT, som när den registrerades i januari 1895 äges av poliskonstapeln Carl Johan Olsson i Venersborg. Han har förstas en skeppare anställd som befälhavare.

Det intressanta är att det i anmälan till registreringen säges att fartyget "är byggt någonstades i Bohuslän för idkande av storfiske men är på senare år omriggad till slup och använd till fraktfart".

Det finns också ett gammalt mätbrev från september 1881 och ur det kan man hämta att ägaren då hette J Andersson i Sotenäs. Han var fö också befälhavare.

30,98 brutto och lika många nettoton mätte hon och längden var 13,64 m, bredden 5,59 m. Aktern spetsig och stäven fallande.

Det har ju förekommit en del notiser om fiskebåtar från 1880-talet i Länsgruppen, så kanske är det någon som kan passa ihop BRILLIANT med något tidningsklipp.

Slupens vidare öden blev att den 1897 hamnade hos hemmansägare A J Olsson i Kärra, Elfsborgs Län, för att 1906 huggas till ved.

Old Ship

Vinddrivna

7532 LINDÖ

Tremaskskonaren YNGVE byggdes 1929 i Björkenäs vid Pukavik för Karl Anders Ögård i Gravarne. Från juli 1931 ägdes YNGVE i partrederi av Ögård med flera.

Våren 1939 såldes skutan till Rederi AB Spårö i Västervik och omnamnades till LINDÖ. Hösten 1940 såldes hon vidare till Ernst F Dunér m fl å samma ort. Vid nyår detta dystra år överflyttades skutan till Rederi AB Österhavet, i vilket Dunér var VD.

I januari 1944 såldes tremaskskonaren till Erik A H Johansson m fl i Stockholm.

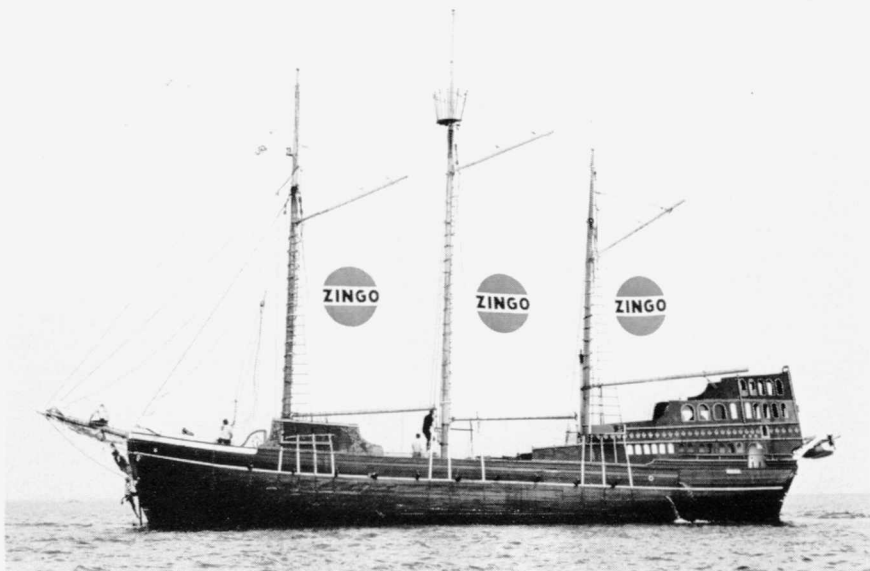
Hon återvände till Bohuslän under 1955 inköpt dit av Tage Gustavsson m fl i Edshultshall. Två år senare omtäckades hon till galeas. Från 1961 var delägaren Hugo Gösta O Gusatvsson ensamägare till skutan. Han sålde henne sommaren 1963 till Kenneth Adolffsson m fl i Bergkvara.

Någon gång 1966 såldes LINDÖ till Hjalmar Konrad Olsson m fl i Kalmar. Året därpå sades hon vara motorfartyg.

Sista fraktåret var 1969. Året därpå såldes LINDÖ till Peter J Wood i Hobro. Sen låg hon länge i Hobro, men lämnade och gick under 1975 via Svendborg till New York. Hon var då åter tremastad och skulle kryssa från Cayman Island, där hon var registrerad.

Året därpå deltog hon i Tall Ships Race ägd av Flying Turtle Chartering and Trading Co i Georgetown på Cayman Island.

Förra året - 1980 - låg LINDÖ i Göteborg några dagar. Hon förde USA-flagg och hörde hemma i Wilmington. Hon syntes vara i synnerligen gott skick.



3/sk META avByxelkrok som piratskepp med reklamsegel. Foto:T.Johannesson.

I sin krafts dagar lastade hon 180 tdw.

7336 META

Tremastade META byggdes 1915 av Carl Holzerland i Barth och såldes sedermera från Tyskland till Hans Lauritzen-Rasmussen m fl i Söby.

Våren 1927 inköptes META av Joakim Edvardsson m fl i Stocken. Hon fick motor samma år. I maj 1938 såldes hon vidare till Jacob Andersson i Stocken. Partrederi året därpå med en annan Jacob Andersson som huvudredare.

I mars 1944 såldes META till Nils Herbert Pettersson m fl i Byxelkrok. Det är oklart när hon miste stormasten, men det var i alla fall innan 1963 då hon såldes till Anders A Anders-

son i Sandvik. Anders tog ur motorn och såldes skrovet till Bertil Kinnander i Össebygarn.

Konstnärerna Kaj Engdahl och Olle Strandberg köpte META i augusti 1963. Hon skulle bli lustfartyg och ateljé. Under 1964 fick hon ny motor och våren riggades hon upp till tremastskonare på nytt.

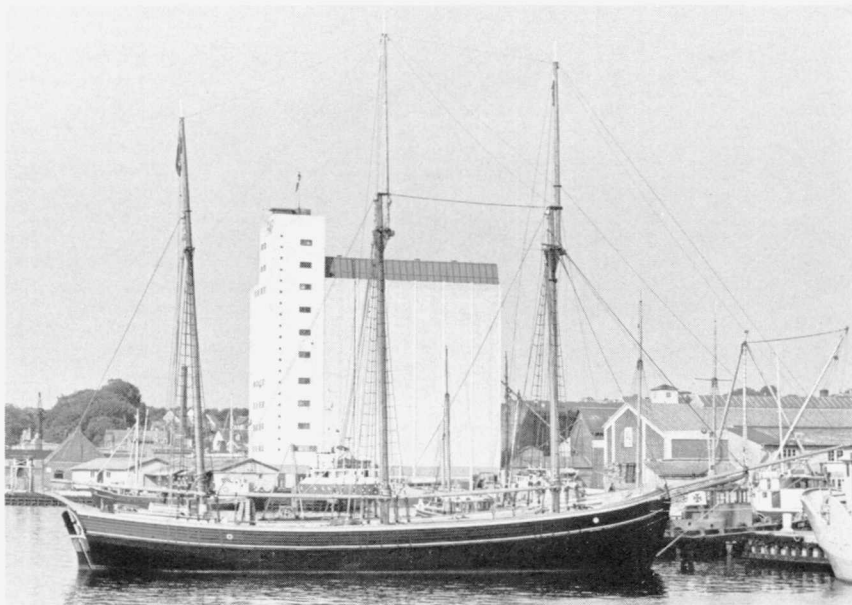
Hon höll igång; 1965 som piratskepp och reklam för en läskedryck, som piratskeppet HOPPETOSSA i en Pippi Långstrump film, som skonertbarken CHARLOTTA av Carlshamn i filmen Utvandrarna.

Från 1970 hette hon officiellt META AV BYXELKROK. Under 1971 gick META till Spanien och året därpå gjorde hon korta kryssningar från Alicante. Två år senare medverkade hon i filmen Varg-Larsen, som spelades in kring Malta. Från 1975 kryssade hon från Rhodos.

Den 28 november 1977, när hon var på resa Rhodos - Italien för vinteruppläggning, sprang hon läck och sjönk. Besättningen räddades, men META sjönk på djupt vatten.

En gång lastade hon 160 tdw.

Walter Nilsson



3/sk LINDÖ i Svendborg den 4 augusti 1975. Foto: Örjan Kronwall.

Du har åter läst



Vi ses i september.

Håll ut tills dess!



Det finns bara en Svensk Sjöfarts Tidning och den innehåller inte enbart sjöfart, utan också. . .

LAND- OCH FLYGTRANSPORTER

Varje vecka specialsidor med svenska och internationella nyheter om flyg-, järnvägs- och landsvägstransporter!

SEGLINGSLISTA

Ett tiotal sidor en gång i månaden med service åt exportindustri och speditörer. En kommunikationstabell för svensk exportindustri.

FARTYGSPOSITIONER

Uppgifter varje vecka om nästa veckas positioner för de svenska rederiernas fartyg.

NYHETER

Snabb nyhetsservice av dagstidningskaraktär varje vecka.

NYA PRODUKTER

Utförlig presentation av nya tekniska rön, fartygsnybyggen och utrustningsdetaljer.

KOMMENTARER OCH ÖVERSIKTER

Varje vecka följs den ekonomiska, politiska och marknadsmässiga utvecklingen inom de internationella sjöfarts- och råvarusektionerna.

En av Sveriges mest citerade facktidskrifter



**SVENSK
SJÖFARTS
TIDNING**

Box 53090, 400 14 Göteborg 53
Tel. 031-17 85 40

Prenumeration: 1/1 år 235:—, 1/2 år 135:—

Annonspriser: Helsida ord. nr 3.400:—, mm-pris 7:—

Tekniska data: Antal spalter: 3. Spaltbredd 54 mm (12 cic.)
Spalthöjd: 235 mm

Tryckförfarande: offset. Raster: 110 linjer

6801	SS		SUNNAN ex NORRLEDEN I, Kimoto	1899	Stockholm	215	94	1922	8.56	Upphuggen Ystad
6802	SS		IRIS ex Johan Siem, Cathy	1883	W Hartlepool	1773	1149	1922	1924	Nedskruvad 17/2 av is vid Hangö
6803	F		ZIVA	1922	Risör	40	18	1922	3.40	S No
6804	SS		KJELL ex Valborg, Flandria	1898	Köpenhamn	1320	962	X 1922	12.53	Upphuggen Ystad
6805	MS		BERTA ex Tarantella	1920	Tönsberg	430	319	1922	2.26	Kondemnerad
6806	F		FLORA ex HELGA	1917	Varberg	35	16	X 1922		
6807	F		EMMY	1922	Djupvik	34	14	1922	11.38	S No
6808	F		GENERAL GORDON	1908	Barmen	25	12	1922	9.39	S No
6809	F		ZITA	1918	Hälleviksstrand	47	19	X 1922	11.39	Ej längre svensk
6810	SS-B		ECA ex OAXEN VII, ARVID	1910	Nederkalix	29	2	1922	11.56	Präm. Upphuggen 1964 i Iggesund
6811	SS		Nemi ex Magnet, SIKLA, Flugt, Whitehall	1871	Whitby	821	539	1922	12.25	S Tyskl. Struken omkring 1933
6812	F		RANE	1916	Studseröd	35	20	X 1922	2.74	Förstörd
6813	SS		CECIL ex Nelly, Ingrid, Sneaton	1888	Sunderland	1521	1123	1922	1934	Upphuggen Karlshamn
6814	MT		FORSVIK ex SHELL S-7, SHELL VII	1922	Nijmegen	123	83	X 1922	1971	Upphuggen Göteborg
6815	MT	MIDDELGRUND AF HALMSTAD ex	ARTPOK, NOBLESS I, Iron II, Shell I, SHELL VIII	1922	Nijmegen	123	83	X 1922		
6816	F		LISA ex HULDA	1916	Varberg	17	5	X 1922	9.76	Överförd till båtregistret
6817	MS		EJVOR ex ELLEN, Ellen II	1920	Stokke	169	112	1922	4.25	S No Grundst 5/10-42 Skude. Vrak
6818	S		MARIA ex Ingrid	1907	Marstal	28	21	1922	12.31	Förolyckad
6819	F		KALLY	1907	Skattholmen	21	13	1922	2.30	S utlandet
6820	SM		VENUS	1892	Thurö	207	156	1922	5.48	S Pa (troligen upphuggen Oskarshamn)
6821	SS		KETTY ex FRODE, DAGNY, Nordstjernen, Constance, Bellmore	1882	Paisly	1136	764	X 1922	2.50	Strandad 2/2 vid Thorsminde
6822	SS		NORDIA ex Zeeborg	1921	Papendrecht	1311	927	1922	1940	Sjönk Nordsjön 26/2 eft koll med jagare
6823	MS		TROLLEHOLM	1922	Malmö	5083	4039	1922	1941	Sänkt 25/3 av sprängladdningar Atlanten
6824	MS		ELSE	1915	Björkö	52	49	1922	9.41	Präm
6825	SS		Parma ex HARMONIA, Wladimir Sawin	1898	Stockton	2079	1493	1922	6.39	S Fi. Upphuggen 1953 i Ystad
6826	SS	Manuel ex Gelsa, Carlo Arcidiacono, First Bold,	ANDERS, TANTO, LISBETH, Ytterøy	1918	Larvik	876	454	X 1922	11.56	S Li Upphuggen 1968 vid Gaeta eft haveri
6827	MS-F		Dregg ex GLADAN, Ellen I	1919	Tönsberg	145	107	1922	5.30	S No (fanns 1957)
6828	P-MT		CRUDO ex SHELL S-9, SHELL 9, SHELL IX	1922	Nijmegen	128	103	X 1922	1973	Strandad 7/2 Kråksundsgapet
6829	SM		Stinne ex DUVAN, PEPITA, CAROLUS, Alma	1919	Svendborg	131	112	X 1922	1961	S Da. Vrak 27/2/65 eft maskinhaveri
6830	SS		LISTER ex KNUT, Liff	1920	Langesund	784	516	X 1922	11.54	Upphuggen Ystad
6831	MS	Admiral Trotha, Egerland, MAJ, Viis Ode, Fünf Schwestern, NOATUN		1919	Kragerö	342	266	1922	11.38	S Tyskl. Avförd 2:a världskriget
6832	MS		FNP ex GETÄ II, Aktiv I, Stjerne, Angeline	1910	Hansweert	361	258	1922	12.24	S Ur
6833	SS		Luciana ex Nicolo R, MAJFRID	1922	Larvik	897	524	X 1922	9.58	S It
6834	SM		HAMLET	1905	Marstal	83	63	X 1922	1958	S Da Sjönk 29/10-65 utanför Bornholm
6835	SS		YMER	1922	Zaltbommel	1552	1075	1922	1923	Grundstött 16/6 Sandhamn. Vrak
6836	MS-F		MARY	1914	Djupvik	34	16	1922	5.32	S Da
6837	P		TB 389 FRODE	1922	Sätra	415	368	1922	3.60	Upphuggen
6838	SM		FYLGIA ex Laaland	1919	Halmstad	169	130	X 1922	8.61	S No. Präm
6839	S		SAGA ex Suomi	1890	Gustafs	172	143	1922	4.26	S Fi
6840	SM		IDEAL	1919	Västervik	36	23	1922	5.48	Präm
6841	SM		DAHLIA	1895	Lowestoft	57	40	X 1922	1968	Grundstött 30/10 Hävringe. Vrak
6842	SS		Gatt ex Marg, Selvik, BRITTE, Hiram II	1920	Kristiania	1683	1226	1922	12.35	S No Grundstött 1/55 Hoek van Holland. Vrak
6843	MS	Taitu ex Saimaa, Yemassee, Saimaa, ERLAND, TRINACRIA		1922	Göteborg	1742	1231	X 1922	4.37	S Fi Sjönk 19/10-67 vid Toro Islet, Sardinien
6844	SM		ESTER ex Ester I, Ester	1908	Assens	49	32	1922	1954	Sjönk 2/8 utanför Halland
6845	F		ERIS	1919	Djupvik	55	15	X 1922	1970	Sjönk 11/3 utanför Bornholm
6846	SS		INDUS ex Grusin	1917	Motala	199	37	1922	9.35	S Ju
6847	SS		IRAN ex Stal	1919	Stockholm	581	171	1922	9.35	S Ju
6848	MS		PAMIR ex Skif	1918	Stockholm	1090	754	1922	9.24	S USA
6849	S		IMMANUEL	1899	Thurö	68	57	1922	11.28	Förolyckad
6850	SS		GURI ex THOMAS, Vekrotniemi	1918	Saarenpää	344	204	1922	1922	Avgick Sundsvall 23/11. Ej avhörd

6851	MS		LULEÅ	1922	Göteborg	5660	4122	X	1922	1942	Torpederad 11/7 utanför Västervik
6852	SM	New Endeavour ex Cito, Volo, Luise, Retse, Sautona, Turö, DANA		1919	Svendsborg	133	98	X	1922	11.41	S Da
6853	F		VIRGO II ex ESTER	1921	Risör	33	12	X	1922		
6854	S		IRIS ex Lempi	1914	Koivisto	45	36		1922	12.27	Förolyckad
6855	SM		Claire ex MESSINA, Edske Smit	1896	Westerbroek	213	187	X	1922	4.64	S Fi
6856	S		ORION	1920	Lumparland	296	263		1922	5.24	S Fi
6857	F		BRILL	1906	Marstrand	18	10		1922	5.46	S No
6858	MS		EKNAREN	1922	Sunderland	5223	3119	X	1922	1942	Torpederad 1/7 Mocambiquekanalen, Afrika
6859	SM		Labrador ex LYDIA, Skjold	1919	Korsör	295	257		1922	1934	S Po Förlist 25/8-58 under fiske
6860	SS-F		Aldebaran ex ALPHA, Alfa, Alpha	1900	Grimsby	151	47		1922	4.28	S No Struken före 1939
6861	F		GRANLY ex ARNE	1912	Strömstad	34	12	X	1922	1.53	Förlist
6862	SS		HEBE III ex TORSÖ	1915	Karlstad	37	15	X	1922		
6863	SM		EBENEZER I	1906	Lister, Norge	41	29		1922	6.41	S No
6864	SS		Feddy ex Newburn, SIRIUS, Peter Pan, Harlingen	1909	Sunderland	938	545		1922	4.23	S utlandet. Ägd 1942 av MOWT. Struken kriget
6865	SM		KRISTINA ex VIGELENT, KARIN, Talatta	1919	Korsör	340	265		1922	1944	Strandad 4/8 vid Danzig. Vrak
6866	MS		NANNIE ex NANNY, JAN ALRIK	1919	Göteborg	43	21	X	1922	1922	S Tyskl. Struken 2:a världskriget
6867	SS		Kalkavan ex Kalkavan Zade, Arktis, Bollan, AINSDALE	1890	Londonderry	1947	1162		1922		
6868	SS-B		MIEN ex Otso	1921	Varkaus	65	21	X	1922		
6869	MS	Pandas ex Craigflower, Coral Sea, Mariko, Anna Presthus, Frigg, Inger Marie, BRAILA, HJELMAREN		1922	Göteborg	2381	1605	X	1922	6.47	S No. Anl Hongkong 10/7-69 för upphuggning
6870	S		Merkur ex INGRID	1922	Lilla Saltvik	268	232		1922	2.28	S Tyskl. Struken ur Lloyd's 1949
6871	SS		PALLAS ex Avona	1891	Stockton	2896	1892		1922	6.33	S Da. Upphuggen Köpenhamn
6872	SS		UTKLIPPAN II ex MARY, VIKVALL, ESTER, Kotka	1884	Newcastle	1622	1096	X	1922	1949	Ramat vrak 30/12 Kielbukten. Kondemnerad
6873	F		MAJ	1922	Hälsö	13	7	X	1922		
6874	SM		RUTH	1908	Pettböle Varv	68	55		1922	4.45	Förstörd
6875	F		ANNA	1922	Studseröd	39	21	X	1922	1974	Sjönk Gullbergskajen, Göteborg. Bortforslad
6876	SS		FRAM ex Russ	1897	Middlesbrough	2475	1525	X	1922	1940	Torpederad 1/2 utanför Skottland
6877	F		LIBERTY	1922	Risör	41	17	X	1922		
6878	SS		TORVALD ex LANDSKRONA, Kivimaa II, Saïmaa	1905	Varkaus	171	102		1922	10.37	Upphuggen Vätö
6879	F		BRIS	1922	Risör	11	3		1922	9.76	Överförd till båtregistret
6880	MS		OLOF	1922	Vänsö	43	24		1922	11.36	Förlist
6881	MS		SANTORIN I ex TORD, MÅLAREN VII	1921	Vadholma	39	20		1922	5.51	Pråm
6882	MS		TRYGGÖ ex SPÄRÖ, MÅLAREN IX	1922	Vadholma	64	42	X	1922		
6883	MS		Kassos ex Fjorden, Fjordmöve, FJORD, Hendrik Fisser, FROST	1922	Finnboda	1726	959	X	1922	1955	S Tyskl. Upphuggen 1971 Grekland
6884	SM		KRISTINA ex Tenvik	1869	Ipswich	52	36		1922	2.27	Sjönk i Svelviks hamn
6885	F		ORION	1917	Limhamn	38	19		1922	8.24	Förolyckad
6886	SM		Saaremaa ex KALLHÄLL, ILMATAR	1919	Säkkijärvi	370	284		1922	5.31	S Estl. Struken 1937
6887	SM		GRETA	1911	Hasslet	73	48		1922	5.42	S No
6888	SS		SIGNE ex VÅRING, MERGUS, STIG GORTHON, STIG, Thelma	1906	Bergen	1398	989	X	1922	1.60	Upphuggen Udrecht, Holland
6889	MS		HÄGERN ex FLEMING, HÄGERN, AGE 3	1919	Linköping	71	46	X	1922		
6890	SS	Verna H ex Karl Albert Geiss, Verna H, ELVI, BARBARA, Torridal, Barbara, Oddgeir, Frank		1900	Fredrikstad	935	521	X	1922	7.32	S Fi. Upphuggen 1959 i Helsingfors
6891	SS		KIM ex KINNE, Niels	1920	Korsör	703	361	X	1922	6.57	S It
6892	F		VIRGO	1917	Djupvik	37	18		1922	4.41	S No
6893	SS		ALLAN ex SWEDIC, BRITTA CHRISTENSEN, LENNART, ASTRID, Galicia	1905	Oslo	1311	674	X	1922	1.59	Upphuggen Ystad
6894	F		LEJONET ex GLITTVÅG II, LEJONET	1910	Allmag	28	10	X	1922		
6895	MS		Tusna ex MÖLNBACKA	1922	Karlstad	206	134		1922	2.39	S No. Struken ca 1946
6896	P		TB 94	1918	Furusund				1922	1961	"Upphuggen för ca 10 år sen"
6897	P		TB 95	1918	Furusund				1922	1923	Sjönk Ropsten 29/6
6898	P		TB 96	1920	Grisslehamn	79	79		1922	1971	Upphuggen
6899	P		TB 77			136	110		1922	?	
6900	S		URANIA	1875	Troense	142	127		1922	12.26	Förolyckad