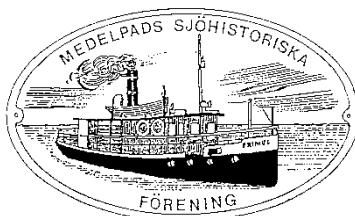


NORRLÄNSK SJÖFART FÖRR OCH NU

LUBRIKATORN

Nr 4 – 2014



Pris 60:-



TRE KRONOR AF STOCKHOLM

Innehållsförteckning

Från redaktionen	2	Norrlandsnyheter	16
Möten	2	Ny bogserbåt till Gävle	16
Ur matrikeln	2	Häggströmska handelshuset i Dalkarlså,	
Fisket/trålfisket i Medelpad	3	del 9, fartygslista	17
Slutet för JASON	11	Primus-Pol(l)are	26
Flottbesök i Ö-vik	11	Funktionärer	26
Tre Kronor i Sundsvall	12	Alnö-bron 50 år	27
Häggvikens ångsåg och dess två ångslupar	12	VAGIA II (GRIZZLY)	28
PRIMUS – lägesrapport	14		

LUBRIKATORN

Medlemstidning för
Medelpads Sjöhistoriska Förening

ISSN-0282-4671

Nr. 4 2014 Årg. 31
(Nr 121 från starten)

Redaktion och medlemsregister:
c/o Tore Olsson, Luleåvägen 111, 857 31 SUNDSVALL. Tel. 060 – 61 06 24.
tore.olsson46@bredband.net

ANSVARIG UTGIVARE: Tore Olsson

REDAKTION: Jarl Larsson, Tore Olsson

DISTRIBUTION: Tore Olsson

UTGIVNING (ca) 1/3, 1/6, 1/9, 1/12
STOPPDAGAR 15/1, 15/4, 15/7, 15/10

HEMSIDA: www.primussundsvall.se

PLUSGIRO: 433 38 38 – 3
IBAN: SE14 9500 0099 6042 4333 8383
BIC: NDEASESS

ORGANISATIONSNUMMER: 889202-0937

det inte avskräcker någon, ser man endast till tidningen, så blir det en höjning med 5 kr per nummer och det borde man kunna orka med. Bifogat den här tidningen kommer ett inbetalningskort samt kallelse till årsmötet.

Vi avslutar den långa artikeln om det Häggströmska handelshuset med en fartygslista över alla de fartyg som firman ägt.

Många gånger har vi efterlyst material om grenar inom den maritima sektorn, som det inte varit skrivet så mycket om. Och nu har vi fått en artikel om fisket med trålarna i Medelpad. Fartygslistan kan säkert kompletteras med åtskilligt och redaktionens förhoppning är att ni läsare ska sända in mer material. Det kan vara notiser eller bilder. Varför inte en berättelse om någon av de fiskare som arbetade med trålfisket.

En lägesrapport om PRIMUS finner ni på mittuppslaget.
Tore Olsson.

ÅRSMÖTE
Torsdag den 19 mars
kl 18.30, Ortvikens Motorbåts Klubb

Möten 2014

Den 3:e torsdagen i månaderna januari till april och september till november är det medlemsmöten. **Tiden är alltid 18.30.**

Torsdag den 15 januari, den 19 februari, den 19 mars och den 16 april är det således möten. Platsen är Ortvikens Motorbåts Klubb.

Den 19 mars är det årsmöte.

Ur matrikeln.

Nya medlemmar.

1295. **Sonja Holmsten Broman**, Raholmsvägen 152, 865 51 ANKARSVIK.
1296. **Claes-Erik Norén**, Rogsta 210, 871 91 HÄRNÖSAND.
1297. **Benny Falk**, Sunnanåker 222, 873 92 BOLLSTABRUK.

Ändrade adresser o.dy.

0001. **Christer Christoffersson**, Idrottsvägen 19 J, 811 32 SANDVIKEN

Begärt urträde.

1290. **Benny Sehlin**, NJURUNDA
Vi tackar för den tid som han varit medlem i föreningen

OMSLAGSBILDEN: Briggen TRE KRONOR AF STOCKHOLM under segel i Alnösundet. Foto Tore Olsson 2014-09-30.

Från redaktionen.

Så närmar vi oss slutet på det här året och det är dags att betala medlemsavgiften för nästa år. Efter att i många år legat på samma nivå beslöts på oktobermötet att avgiften skulle höjas med 20 kr till 250 kr. Får väl hoppas att



Gävles nya bogserbåt, se sidorna 16 och 28.

Fisket/trålfisket i Medelpad

Björn Stark



SL 21 SONJA och SL 22 IRENE i Löran. Vykort.

Under åren efter första världskriget och fram emot 1930-talets slut fanns ett stort antal fiskare i länets olika fiskelägen. Det var ett arbete som oftast gick i arv inom familjen men det fanns även lottkarlar och fiskardrängar anställda.

Fisket bedrevs i huvudsak under den isfria tiden på året dvs. från april/maj till november/december. På vissa platser bedrev man även ett isfiske under vinterhalvåret. Det vanligaste vinterarbetet för fiskarna var, förutom att laga trasiga redskap och även göra nya, i många fall skogsarbete samt annat diverse jobb som grovarbetare eller stuveriarbete.

Den huvudsakliga fångstinriktningen under sommaren var strömmingsfiske med skötar och på vissa ställen även med strömmingsnot. Vidare fiskade man även lax och sik med storryssjor, dessa var ibland ägda av ett par fiskare gemensamt. Där vinterfiske bedrevs var

inriktningen strömming men även torsk fångades vintertid.

När andra världskriget bröt ut, och åren därefter ökade efterfrågan på livsmedel och då framförallt fisk, strömming. Detta medförde även att priserna steg och fiskarna började få goda inkomster. Som inte detta var nog, så var förekomsten av strömming ovanligt god under 1940-talets första år.

Fiskarna började nu byta ut sina äldre båtar mot nybyggda fiskebåtar många av dem däckade med längder på 27 – 32 fot. Man köpte även in däckade båtar söderifrån framför allt var de så kallade blekingekuttrarna populära. Motorerna blev också starkare men var uteslutande av tändkuletyp på 12 – 30 hkr.

Det fanns lokala båtbyggare lite här och var, men de stora och skickligaste båtbyggarna fanns i Mellanfjärden och

Enånger i Hälsingland samt i Gudinge på Upplandskusten.

Med dessa lite större båtar kunde man kombinera strömmingsfisket med ett givande höstfiske på lax med revar/linor och garn. När skötfisket efter strömming började avta i slutet av 40-talet övergick fiskarna allt mer till detta utsjöfiske efter lax.

Vid den här tidpunkten var våra industrier i en fas, där man sökte folk som aldrig tidigare och många fiskare lockades av fasta löner, reglerad arbetstid och semester och upphörde med fisket. Inom några få år i början av 50-talet avfolkades många av våra fiskelägen.

1959 fanns det dock ca 25 laxkuttrar kvar i Västernorrlands län och merparten av dessa hade hemmahamnar i Medelpad.

Funderingar och planer att kunna fiska med trål fanns nog hos flera framsynta fiskare under senare delen av 50-talet som ägde dessa båtar, men trålfisket krävde stora investeringar och man var dessutom osäker på om detta fiske var möjligt här.

Min far Ruben Stark, som tillträtt tjänsten som fiskerikonsulent för havsfisket i Västernorrlands län 1956, var oerhört optimistisk om yrkesfiskets framtid och utveckling samt ville dessutom söka stoppa den vikande fiskartrenden i länet.

Via sin arbetsgivare, Hushållningssällskapet i Härnösand, ansökte Ruben Stark att få disponera Havsfiskelaboratoriets undersöknings fartyg EYSTRASALT för att undersöka förutsättningarna för trålfiske i Bottenhavet



EYSTRASALT.

EYSTRASALT var byggd 1937 ca 70 fot (21 m) lång och utrustad med en 2-cyl Skandia semidiesel på 130 hkr. Fartyget hade en besättning på 5 man och var utrustad med laboratorium midskepps, trålutrustning samt med dåtidens moderna teknik bl. a. Decca Navigator, radiopejl, två ekolod, fisklupp och radiotelefon.

Ansökan beviljades och EYSTRASALT kom upp till Sundsvall/Härnösand på hösten 1957 för att under ledning av Ruben Stark söka efter trålbottnar utanför länets kust under en månads tid. Under denna första expedition körde man utefter hela Västernorrlands kust från Skagsudde till Gran för att försöka finna tänkbara trålområden. Några enstaka trålförsök gjordes också.

Det insamlade materialet från den första expeditionen dokumenterades under vintern, där positioner, djupförhållanden och bottenbeskaffenhet ritades in i sjökort för tänkbara trålhal.

En ny expedition med EYSTRASALT påbörjades hösten 1958, med samma inriktning som föregående år, dvs. söka efter möjliga trålområden efter kusten. Resorna gick även längre ut till havs, och 30-40 distansminuter ost om Brämön upptäcktes ett område, som enligt sjökortet skulle vara 60-70 meter djupt men endast var 20 meter djupt. I och omkring detta grundområde kunde man också konstatera stora mängder strömming på ekolod och fisklupp.

Det nyupptäckta grundområdet rapporterades till Kungl. Fiskeristyrelsen, Lotsverket och Marinen. Ledningen för Fiskeristyrelsen med bl. a. doktor Otterlind betvivlade dessa uppgifter eftersom man tidigare varit i detta område och inte upptäckt några grund. Lotsverket och Marinen blev dock mycket intresserade och skickade upp sjömättningsfartyg för att kontrollera detta. Vid denna sjömätning upptäcktes ändå grundare områden på 12 meters djup. Dessa grundbankar i Bottenhavet döptes något senare av fiskarna till "Rubens bankar". Detta namn föreslogs också bli det officiella namnet på området men Fiskeristyrelsen protesterade och föreslog istället Eystrasaltbanken efter fartygets namn, vilket så småningom fastställdes.

1959 kan man anse vara det år då de första försöken med trålfiske började efter Medelpadskusten. Det fanns då ca 50 aktiva yrkesfiskare i landskapet. I oktober månad gjordes det första försöket med flyttrål, där EYSTRASALT drog i den ena änden och Olle Wahlberg och Mauritz (Moje) Bergsten i den andra med sina båtar. Fångsten på detta försök blev 300 kg strömming.

Flera andra fiskelag kom igång under hösten med sina "laxkuttrar" bl. a. Otto Sillman i Lörudden, familjen Block i Junibosand, Jonas Bergström i Skatan samt möjligen ytterligare någon fiskare.

Gösta Åhlin från Rödön var också en framsynt fiskare då, som under vintern 1960-61 inköpt en bogserbåt (Strömnäs 2), byggde om och utrustade den för trålfiske med bl. a. en 200 hkr diesel. Under mars månad 1961 kom Åhlin igång med trålfisket med sin båt som fått namnet ABA SL 9.

Den verkliga trålbåtshausen kom under 1962 då TANATÄNA inköptes av familjen Block i Junibosand, RESÖ inköptes av Olle Wahlberg, Skatan, SONJA inköptes av familjen Nordström, Löran, BARE inköptes av Jonas Bergström, Skatan, MAGNE inköptes av familjen Sillman, Löran samt EBON inköptes av Rolf Åhman och Sune Sjöström, Nju-

runda. (BARE var den första inköpta västkusttrålaren, norr om Gävle, som 1960 hamnade i Lönnånger och från 1962 i Skatan).

Det kan även nämnas att Härnösand fick sin första trålbåt från Västkusten i april 1961. Det var den 45 fot långa HAJEN HND 27 som inköpts av tre nordingråfiskare.

Trålfisket kom alltså igång på allvar 1962 och under hösten samma år var det som tidningarna skrev "trålarträngsel på Rubens Bankar" med 25 – 30 båtar som fiskade på detta område, flera trålare kom från Västervik och Stockholm samt även från Finland. Fisket bedrevs intensivt där ute under hela decenniet men även kustnära fiskeplatser som Åstön, Brämön och Bäcksand hade fina trålhal.

Under hela 1960-talet inköptes flera trålbåtar till Medelpad. Vissa av dessa fiskelag lyckades bra, några råkade ut för haverier och några gick också i konkurs.

Ett problem som tidvis uppstod med denna trålarflotta var att det landades stora mängder strömming, som det inte alltid fanns avsättning för. Det innebar låga priser och man fick ibland till och med dumpa tillbaka delar av fångsten i havet.

Fisket bedrevs under vår och sommar med flyttrål där man oftast drog i par med två båtar för att under hösten övergå till enbåts bottentrål. Under vinterhalvåret drog de flesta båtarna söderut för fiske i bl. a. Stockholmsområdet men framförallt till Östergötland där man landade fångsterna på Fyrud den i Gryts skärgård. Något år fiskade man även nere i Blekinge.

Trålfloattan minskade något i början av 1970-talet och den första bränslekrisen 1973, då bränslepriserna steg oroväckande högt, gjorde att möjligheten och även lusten att investera i fiskebåtar minskade. Trots detta fanns det seriösa och modiga fiskare som investerade i större och modernare trålare, bl. a. Bo Sillman och Kenneth Klöfver, bröderna Block samt möjligen någon till.

Vid slutet av 1970-talet fanns egentligen bara två större trålare kvar i Medelpad, nämligen ZELANDI SL 22 och BRATTSJÖ SL 16. Dessa båtar såldes 1982 och man kan då konstatera att trålfiskepoken efter strömming var över.

1980-talet präglades av mycket goda laxår med bra priser samt ett fantastiskt

bra torskfiske med garn, så många trålfiskare blev kvar i sitt yrke, men ägnade sig åt annan fiskeinriktning.

Det har dock funnits några strömmings-trålare även på senare tid men dessa har varit ganska få och storleksmässigt relativt små, som i stort sett endast ägnat sig åt vårfske till surströmming.

År 2014 finns en trålare kvar med utrustning för strömmingsfiske och det är Bosse Sillmans IRENE SL 14.

Om man blickar tillbaka till 1960-talets början då de stora trålarna inköptes till bl. a. Västernorrland kan man fundera på hur man hittade sin båt och hur man löste finansiering, behörigheter mm.

För det första arrangerades ett antal studieresor av kustfiskareförbunden, där Ruben Stark var studieledare, till bl.a. sydkusten där framförallt trålfisket studerades. Där fick fiskarna på nära håll se trålare med utrustning man fick tips och råd av yrkesbröder samt kontakt med fartygsmäklare som förmedlade fiskebåtsaffärer.

Västkustfisket påverkade också norrlandsfiskets utveckling på följande vis. Bohusfiskarna hade ett gott sillfiske i Nordsjön i början av 60-talet och investerade i stora moderna tråtrålare men framför allt i nya ståltrålare. Det lite äldre fiskebåtstonnaget såldes av och hamnade ofta på sydkusten men några kom också till Norrland. Sydkustfiskarna bytte också upp sig från sina äldre trålare mot lite större och starkare från västkusten. Man kan konstatera att det fanns förhållandevis många begagnade trålbåtar på marknaden vid den här tiden.

En fartygsaffär kunde då gå till på följande sätt: Man kontaktade någon av de stora fartygsmäklarna, som på den tiden var Per Nytorpe på sydkusten och Helge Olsson på västkusten. Man åkte ner till någon av kuststräckorna och fick via mäklaren förslag på en eller flera båtar som man tittade på. Slutligen fastnade man för en "bra" båt och fick ett pris på denna.

Därefter återvände man hem för att ordna finansieringen av trålbåten. Kontakt togs så med Hushållningssällskapet i Härnösand och fiskerikonsumenten där man berättade vilken båt man avsåg att köpa samt den fiskeplanering man tänkt sig. Fiskaren erbjöds då ett s.k. fiskerilån, det var ett väldigt fördelaktigt lån, som var ränte- och amorteringsfritt i två år samt med en finansiering på 50 – 80 % av affären. Återstoden av pengarna fick man ta ett vanligt banklån på. (Sundsvallsbanken eller



ABA. Fotosaml. Helge Nilsson, Stenvik.

möjligen Föreningsbanken i Kvissleby blev delägare i många trålare)

När detta var klart kunde man åka ner och göra klar affären samt hämta hem sina "nya" trålare.

En annan fråga som snart uppstod var om man nu hade behörighet att framföra sin trålare. De flesta fiskarna hade i allmänhet ingen behörighet så Ruben Stark tog, i egenskap av studieledare, kontakt med Sjöbefälsskolans rektor Thure Heyman i Härnösand. Heyman ordnade välvilligt med ganska kort varsel ett antal fiskeskepparkurser samt även någon motormekanikerkurs. På så vis blev man även behörig att köra dessa båtar.

Det fanns även några fiskare som chansade och gjorde upp affären på en trålare redan vid första besöket på t.ex. sydkusten, med en förhoppning att lösa finansieringen med fiskerilån och banklån i efterhand. Jag vet att min far Ruben försökte att hjälpa även dessa fiskare men de fick oftast ett negativt besked från ekonomiavdelningen på Hushållningssällskapet, vilket resulterade i att man fick häva affären och återlämna båten.

De nyinköpta trålarna hade en längd och ett djupgående, som gjorde att de inte kom in i de små fiskehamnarna, med något enstaka undantag. Galtströms gamla utskeppningshamn på Njurundakusten hade både kajer, fast i dåligt skick, och djup för dessa båtar. Denna hamn blev den första och egentligen den enda trålfiskehamnen i Medelpad.

Hamnen var inte helt lätt att angöra i mörker och dimma så Medelpads kustfiskareförbund ordnade finansiering av belyst enslinje in som underlättade angöringen. Förbundet fick senare medel, som jag tror även sponsrades

av SCA, till att flytta den gamla ångkranen, som stod vid kajkanten samt förlänga och förbättra kajerna. En isbod med ismaskin byggdes upp, där trålbåtarna kunde lasta is inför fiskeresorna. Slutligen byggde man även en slip med kraftig vinsch där man kunde slipdra och torrsätta båtarna för underhållsarbete.

När allt detta var klart i Galtström kan man också säga att trålfiskeepoken tyvärr också var slut. Slipen användes i några år till av annat mindre tonnage men är nu inte användbar längre.

Fartygslista

(kompletterad av redaktionen)

ABA

Reg.nr 10259. Signal: SGNO (1962)
Byggt 1905 av järn på Hernösands Verkstad & Warf som ångbogserbåt.
Varvets comp. ångmaskin 130 ihk
1905-1916 **STRÖMNÄS**, Strömnäs AB, Strömnäs
1916-1950 **STRÖMNÄS II**, Strömnäs AB, Strömnäs
1950-1954 **STRÖMNÄS**, Kramfors AB
1954-1960 **STRÖMNÄS**, Svenska Cellulosa AB
1960 21/5-1965 **SL 9 ABA**, Karl Gösta Lorentz Åhlin, Rödön. Hemort Alnö (5900 kr). Hemmahamn Galtström
1965-1999 **HA 15 MARITA**, Helge Inwall, Nikkala
1999 /10- **MARITA**, Adenia AB, Hasslö.
2002 **MARITA**, Kent och Steve Sandlund.
2004 /12- **MARITA**, Jan Forsgren m. fl., Umeå.

1939-40 rekvirerad av Hemsö Kustartilleriförsvar som transportbåt TRP 834
1960 ombyggt till fiskemotorfartyg på Stenviks varv. Motor Scania Vabis diesel 200 hk
1962 registrerad som nr 10259 SGNO ABA (f. Strömnäs). Mått till 40,26 brt; 5,77 nrt; L=19,32 m; B=4,01 m; Dj=1,97

m; Djg=2,80 m; 40 tdw; 200 ehk.
1980-tal ombyggd och moderniserad.
2002 /11 rapporterades felaktigt som skrotad i Båtskärsnäs.

BARE

Reg.nr 8339. Signal SIFC (1961)
Byggd 1915 av ek och furu i Marstrand
1939 **BARE**, P/r Paul Hilmer Hansson, Fisketången.
1941 **BARE**, Karl Henry Hellgren, Fisketången.
1943,1945 **BARE**, P/r Sölve Albert Georg Knutsson, Fotö.
1946,-1960 **BARE**, P/r Franke Johansson, Havstensund.
1960-1960 **BARE**, P/r Karl Georg Tideinius Pålsson, Hamburgsund.
1960-1961 **BARE**, P/r Rune Arthur Johansson, Klädesholmen.
1961-1962 **BARE**, Per Ragnar Bergström, Lönnånger. Hemort Mellanfjärden
1962-1962 **SL 23 BARE**, Jonas Bergström, Skatan
1962-1974 **SL 23 BARE**, P/r Elis Romberg, Skatan (Hr), Sten Åsander och Alf Sjöbom.
1974- Härnösand.

1939 registrerad som nr 8339 BARE, 29,96 brt; 15,32 nrt
f.1941 mått till L=14,20 m; B=5,77 m; Dj=2,07 m; Djg=2,75 m; 29,96 brt; 15,82 nrt; 75 hk
1962 (senare delen) en man dog i skansen, troligtvis av rökförgiftning av kaminen.
f.1963 motorbyte till Volvo Penta diesel 200 hk.
1974 fritidsfartyg.

BRATTSJÖ

Reg.nr 9087. Signal SFEV
Byggd 1949 av ek vid J. W. Bergs varv, Hälsö.
1949-1955 **RANSY**, P/r Karl Melker Åberg, Fotö.
1955 /2-1963 **VINGA**, P/r Gösta Erik Holger Corneliusson, Hönnö.
1963-1966 **RANSY**, P/r Arne Sigvard Zackrisson, Hönnö.
1966 /1-1971 **BRATTSKÄR**, John Anders Oliver Johansson, Tjärnö.
1971 /8-1971 **BRATTSKÄR**, Göteborg
1971-1978 **FG 176 BRATTSKÄR**, P/r Kennet Andersson, Glommen.
1978 /7-1978 **SL 16 BRATTSKÄR**, P/r Nils Erik Block, Njurunda. Hemort Sundsvall.
1978-1982 **SL 16 BRATTSJÖ**, P/r Nils Erik Block, Njurunda. Hemort Galtström.
1982- Nils-Erik Bergman, Nagu, Finland (675 000 kr).

1949 mått till L=23,21 m; B=6,28 m; Dj=2,90 m; Djg=3,59 m; 93,57 brt; 47,06 nrt;



SL 23 BARE.



BRIS. Foto Tore Olsson 1995-09-30.



CLYFTON. Foto Tore Olsson 1993-04-24.

f.1956 ny motor 360 hk.
f.1979 ny motor 6-cyl Grenaa 550 hk.

BRIS

Signal SFB-4079 (f.1979).
Byggd 1950 av trä i Sverige, troligtvis i Gudinge på Upplandskusten. Motor

troligen 1-cyl. Seffle 25 hk .
1950(?) - **SL 4 BRIS**, Harry Tiedeman, Lörudden.
1979,1981 **ÖK 16 BRIS**, Per Olof Norlander, Norrfällsviken.
1987,1998 **SL 17 BRIS**, Leif Biberg, Tynderö.

1999 **BRIS**, Sundsvalls Sea Adventu-
res, Sundsvall (Daniel Sahlberg).
2002,2010 **BRIS**, Åsa Christine Holm-
gren, Sundsvall .
-2014 **BRIS**, Härnösand.
2014- **BRIS**, Björn Wiklund, Lungön.

Ny motor Volvo Penta diesel 67 hk.
f.1979 mått till L=10,60 m; B=4,00 m;
Djg=1,45 m; 115 hk.
2012 4/6 avregistrerad som fritidsbåt.

CLYFTON

Reg.nr 6344. Signal SGFC (f.1954)
Byggt 1916 av trä på Guldbrandsens
varv i Göteborg.
1916- **ARNE**.
1923,1937 **ARNE**, P/r John Konr.
Karlsson, Skärhamn.
1941 **ARNE**, P/r Edvard Valfrid Carls-
son, Göteborg.
1943,1946 **CLYFTON**, P/r Georg Alrik
Oskarsson, Lilla Fiskebäck. Hemort
Högen.
1956,-1967 **CLYFTON**, P/r Hilding
Valdemar Westerholm, Karlskrona.
1967-1977 **CLYFTON**, P/r Ivar Leid
Nyman, Kvissleby (Hr) Sven Georg
Söderberg och Nils Erik Söderberg.
Hemort Juniskär.
1979,1994 **CLYFTON**, Hudiksvalls
Sportdykarklubb, Hudiksvall.
1996,1998 **CLYFTON**, Madeleine
Karlsson, Mjällom.
1999,2002 **CLYFTON**, Madeleine Ger-
din, Mjällom.
2003-,2012 **CLYFTON**, Johny Eneroth,
Kramfors.

f.1923 mått till L=15,81 m; B=6,00 m;
Dj=2,35 m; 41,79 brt; 24,91 nrt; 45 hk;
jaktriggad.
f.1927 ny motor 60 hk.
1943 reparerat och drivet.
f.1945 ny motor 114 hk.
f.1954 ny motor 150 hk.
f.1961 ny motor 2-cyl. June-Munktel
170 hk.
f.1979 registrerad som fritidsmotor-
skepp.



DAGNY. Foto Lars Sjölund, Alnö.

DAGNY

Reg.nr 10346.
Signal SDOZ (f.
1980)
Byggt 1951 av
ek i Joggesö.
1962,2002 **SL 17**
DAGNY,
Björne Björklund,
Björkö. Hemort
Lörudden.
2008 Åland (in-
skrivet 2008-10-
17).

1962 registrerad
som nr 10346
Dagny.
f.1965 mått till
L=10,18 m;
B=3,78 m;
Dj=0,83 m;
Djg=1,60 m; 6 brt; 3 nrt; 57 hk.

DALARÖ 2

Reg.nr 8413. Signal SDCN.
Byggt 1939 av ek och furu på Bergs
varv, Hälsö.
1941,-1959 **ANNA**, P/r Johannes Adolf
Andersson, Hönsö.
1959-1960 **ANNA**, P/r Allan Konstantin,
Johansson, Styrsö.
1960-1962 **DALARÖ 2**, P/r Allan Kon-
stantin Johansson, Styrsö.
1962-1964 **DALARÖ 2**, Allan Konstan-
tin Johansson, Styrsö.
1964,-1970 **DALARÖ 2**, P/r Gustaf
Bertil Kennet Andersson, Glommen.
1971,-1980 **SL 1 DALARÖ 2**, P/r Gösta
Åhlin, Njurunda (Hr), Folke Holmberg
och Tunadals Bil- och Motorservice.
Hemort Sundsvall.
1980-1981 **DALARÖ 2**, Hans Gustafs-
son, Norrtälje.
1981,-1986 **HUDSON**, Per Birger
Lundqvist, Djursholm.
1988,1999 **ANNA HUDSON**, Sven
Törnqvist, Stockholm.



DALARÖ 2. Foto Lars Sjölund, Alnö.

2002,2012 **ANNA HUDSON**, Tage
Mattsson, Stockholm.

f.1941 mått till L=19,63 m; B=6,10 m;
Dj=2,79 m; Djg=3 m; 61,96 brt; 25,09
nrt; 110 tdw; 150 hk
f.1965 ny motor 4-cyl. Skandia 300 hk.
1981 registrerad som fritidsmotorfartyg.

EBON

Reg.nr 7190. Signal SEWB (f.1964)
Byggt 1925 av ek och furu i Marstrand
1927,-1937 **ANNA**, P/r Hilmer Alfreds-
son, Dyrön.
1937- **ANNA**. P/r Karl Erik Olsson,
Dyrön.
-1938 **ANNA**, Hälsö.
1938,-1943 **ANNA**, P/r Klas Edvin Al-
fons Eliasson, Knipplan.
1945,-1957 **ANNA**, P/r John Otelius
Olsson, Stansvik. Hemort Rönnäng.
1957-1960 **EBON**, P/r Bengt Arne
Ringdahl, Simrishamn.
1960-1962 **EBON**, Sven Ove Ringdahl,
Simrishamn.
1962-1965 **EBON**, Rolf Göte Åman,
Mjösund (Hr) och Sune Sjöström. Hem-



FAMITA. Foto Tore Olsson 1993-10-30.

ort Njurunda.

1965 8/12 fattade eld och sjönk 12' O om Hudiksvall. Besättningen räddades av tyska fartyget Perikles.

1966 avregistrerad som förolyckad.

f. 1927 mått till L=15,82; B=5,93 m; Dj=2,62; 42,20 brt; 40,89 rt u.däck; 21,49 nrt; 60 hk; jaktriggad.

f. 1937 ny motor 75 hk.

f. 1954 ny motor 150 hk.

f. 1961 ny motor 170 hk.

FAMITA

Signal SDXQ. SFB-8693 (1987).

Byggd 1972 av stål i Sverige.

1979,-1983 **FG 51 FAMITA**, Lasse Jörgen Göransson, Glommen.

1983,-1985 **SL 51 FAMITA**. Lerviks Mekaniska Verkstad och Fiske AB, Alnö. Hemort Spikarna.

1986,-1995 **SL 51 FAMITA**, Alnö Fisk, Alnö. Hemort Spikarna.

1995,-1996 **VY 163 IDA**, Havs-Fiske Gotland AB, Klintehamn.

f.1979 mått till L=11,49 m; B=4,18 m; 15 brt; 5 nrt; 115 hk.

f.1986 249 hk.

IRENE



IRENE

Reg.nr 8157. Signal SJLU (f.1966)

Byggd 1937 av ek och furu i Djupvik

1937,1948 **SOLVÅG**, P/r Knut Alfred Eriksson, Selåder (Gbg).

-1950 **SOLVÅG**, Karl Algot Sigfrid Karlsson, Sydskoster.

1950-1962 **SOLVÅG**, P/r Oskar Sigvard Karlsson, Hasslö.

1962-1966 **GUNNEL**, Karl Axel Hjalmar Ekelund, Brantevik.

1966-1966 **SL 22 IRENE**, Bo Sillman, Njurunda.

1966-1974 **SL 22 IRENE**, P/r Otto Emanuel Sillman, Lörudden (Hr), Bo Sillman och Elis Nordberg.

1979 **CABO FRIO**, Rolf Bolin, Luleå.

1980-tal **CABO FRIO**, Dykab Vattenbyggarna AB, Luleå

1937 mått till L=12,40 m; B=4,77 m; Dj=1,99 m; Djg=1,40 m; 22,16 brt; 6,59 nrt; 50 hk.

f. 1954 ny motor 60 hk.

f. 1959 ny motor 120 hk.

f. 1965 ny motor 200 hk.

f. 1979 registrerad som fritidsmotor-skepp.

2012 13/11

avregistrerad som skrotad för ca 30 år sedan.

IRENE

Signal SFB-6873.

Byggd 1981 av stål i Sverige.

1981- **UÅ 9**

IRENE, Lars Erik Holmkvist, Kågenäset

1982,-1990 **UÅ 9**

IRENE, Kåg-

näsuddens Fiske H/B, Kågenäset.

1990,-2014 **SL 14 IRENE**, Bo Sillman, Lörän.

f.1981 mått till L=10,00 m; B=3,80 m; Djg=1,30 m; 120 hk.

2000 förlängd på Galtströms slip; mått till L=11,98 m; B=3,70 m; Djg=1,30 m.

IRIS

Reg.nr 10543. Signal SFAQ (1965)

Byggd 1949 av ek i Hällevik.

VINDY

1964,1979 **SL 2 IRIS**, Olof Wahlberg och Sune Wahlberg, Skatan.

1964 registrerad som 10543 Iris (f.d. Vindy). L=10,61 m; B=4,22 m; Dj=1,21 m; Djg=1,80 m; 9 brt; 3 nrt; 86 hk.

MACKENZIE

Reg.nr 8640. Signal SMPI (f.1947).

Byggd 1944 av ek och furu på Bergs varv, Hålsö.

1945,1950 **TITANIA**, P/r Johan Martin Stanley Andersson, Fotö.

1954 **CORONA**, P/r Alf Joel Backman, Donsö.

1958,1959 **BERIT**, P/r Olof Konstantin Johansson, Öckerö.

1961,1963 **CARINA I**, P/r Börje Ingvar Nilsson, Hörviken.

1965 **CARINA I**, Helge Reinholsson, Nordkoster.

1968,1972 **CARINA I**, P/r Helge Allan Reinholdsson, Nordkoster.

1978-1980 **SL 14 MACKENZIE**, Benny Petersson, Sundsvall.

f.1945 mått till L=19,79 m; B=6,04 m; Dj=2,68 m; Djg=2,75 m; 61,89 brt; 24,12 nrt; 160 hk

MAGNE

Reg.nr 8004. Signal SKLE (1962).

Byggd 1934 av ek och furu på Hålsö.

1937,-1952 **MAGNE**, P/r Albert Emanuel Johansson, Fiskebäck.

1952-1962 **MAGNE**, P/r Frans Herbert Svensson, Hasslö (46.000 kr).

1962-1966 **SL 22 MAGNE**, P/r Otto Sillman, Lörudden (Hr), Erik Sillman och Olof Sundman. Hemort Sundsvall.



IRENE. Foto Tore Olsson 1993-04-10.

1966,-1971 **MAGNE**, P/r Bror Sune Flodberg, Gävle.

1979,-1986 **VY 91 MAGNE**, Bengt Åke Enar Hansson, Närshamn.

1986 upphugget.

f.1937 mått till L=15,44 m; B=5,65 m; Dj=2,51; Djg=2,60 m; 39,38 brt; 37,41 rt u.däck; 15,43 nrt; 75 hk.

1942 reparerat; ny motor 115 hk.

f.1959 ny motor 150 hk.

NORDEN

Reg.nr 8059. Signal -.

Byggd 1935 av ek och furu på Djupviks varv. L= 41 fot.

1937,1950 **NORDEN**, P/r August Leonard Hermansson, Havstenssund.

1954,1958 **NORDEN**, P/r Allan Wallin Johansson, Viken.

1959,1964 **NORDEN**, P/r Carl Folke Erland Carlgren, Nordkoster.

1965 **NORDEN**, P/r Bror Sune Andreasson, Donsö.

NORDEN, Gösta Åhlin, Alnö.

f.1937 mått till L= 12,12 m; B=4,64 m; Dj=1,88 m; Djg=2,00 m; 19 46 brt; 18,28 rt u.däck; 7,40 nrt; 50 hk. ny motor Volvo Penta 125 hk.

RESÖ

Reg.nr 7308. Signal SELU (1962).

Byggd 1926 av ek och furu på Gustafsson och Söners varv, Landskrona. NB 11. Sjösatt 22/10.

1926,-1927 **VASA**, P/r Emil Karlsson, Donsö.

1937,-1947 **WASA**, P/r Alexis Mautitz Olsson, Donsö.

1947 /7-1951 **WASA**, P/r Karl Evald Andersson, Glommen (49 000 kr).

1951 /7-1955 **WASA**, P/r Gösta Erland Mattsson, Glommen.

1955 /5-1959 **GÖTA I**, P/r Jarl Alexius Johansson, Resö.

1959 /5-1962 **RESÖ**, P/r Johan Herbert Kjellberg, Styrö-Tången.

1962 /4-1963 **SL 2 RESÖ**, Olof Wahlberg, Skatan (75 000 kr).

1963 26/8 gick på grund 50 m S om fyren Gran. De ombordvarande räddades iland av fyrpersonalen. Motorn bärgades och monterades i trälaren

HAJEN HND 27.
1964 avregistrerat som förstört.

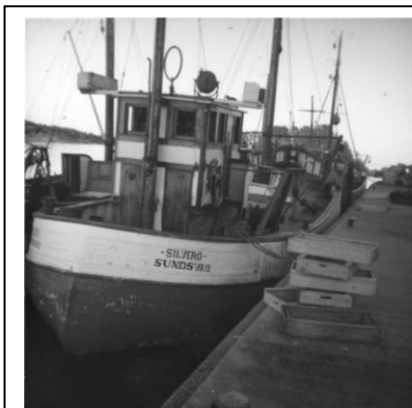
1926 mått till L=15,16 m; B=5,85 m;
Dj=2,27 m; 34,73 brt; 33,51 rt u.däck;
14,52 nrt; 45 kh; galeasriggad.
f.1937 ny motor 75 hk.
f.1962 ny motor 6-cyl. Volvo Penta 185
hk.



RESÖ

SILVERÖ I

Reg.nr 8305. Signal SHJB (f.1963).
Byggt 1938 av ek på Bergs varv, Häl-
sö. Motor Cummins diesel 250 hk.
1941,-1950 **SVANHILD**, P/r Bertil Alex-
is Johansson, Dyrön.
1950-1953 **ERNA III**, P/r Viktor Carls-
son, Hyppeln.
1953-1957 **NEKTON**, P/r Olof Valfrid
Martinsson, Bohus-Björkö (91.340 kr).
1957-1963 **SILVANA**, P/r Gustaf Albert
Lisberg, Hönön.
1963-1967 **SILVERÖ I**, P/r Bengt Harry
Sternér Lindgren, Krokås.
1967-1968 **SILVERÖ I**, Handel-
agenturen Neptunus AB, Göteborg.
1968-1971 **SL 5 SILVERÖ I**, Sune
Sjöström, Sundsvall.
1979-1982 **SL 5 SILVERÖ I**, Skepps-
handlare Birger Johan August Ström,
Sundsvall.
1982-1987 **SILVERSKÄR**, Nils Edward
Hansson Ericson, Saltsjöbaden.
1988,1990 **SILVERSKÄR**, Mats Göran
Eiberg, Saltsjöbaden.
1991,2012 **SILVERSKÄR**, Björn Ma-
suhr, Stockholm.



SILVERÖ I. Foto Lars Sjölund, Alnö.

f.1941 mått till L=18,78 m; B=6,05 m;

Dj=2,73 m; Djg=2,75 m; 58,39 brt;
16,81 nrt; 150 hk
f.1961 ny motor Cummings diesel 250
hk.

1961-62 var fartyget inhyrt för att tråla
upp ett störtat militärflygplan ost om
Brämön.

1982 registrerad som passagerarmo-
torskepp.

1988 registrerad som fritidsmotorskepp.

SOLVIK (SÖKAREN?)

Reg.nr 10703. Signal SGWQ (1956), -
(f.1968), SDUP (f.1983).

Byggt 1950 av ek på Karlshamns
skeppsvarv. Motor 2-cyl Skandia 60 hk.
1950-1952 **SL 69 SOLVIK**, (SÖKA-
REN?) Medelpads kustfiskar förbund,
Sundsvall.

1952-1966 **SD 105 SOLVIK**, Yngve
Larsson, Sydkoster.

1966-1972 **SIN 20 SOLVIK**, Karl Gun-
nar Bernadotte Lindqvist, Simrishamn.

1972 /5-1974 **SG 200 SOLVIK**, Sölves-
borg.

1974-1976 **MÖ 27 SOLVIK**, Malmö.

1976- /6-1978 **TG 18 SOLVIK**, Trelle-
borg.

1978 /8-1984 **FG 26 SOLVIK AV
GLOMMEN**, Göran Johansson, Glom-
men.

1984 /4-1989 **GG 965 SOLVIK**, Rörö.

1989 /6-1989 **GG 533 SOLBRIS**, Rörö.

1989 /10-2002 **GG 533 SUMATRA**,
Kenneth Gullqvist, Donsö.

2002 /6-2006 **GG 78 SILVERLAND**,
Christian Henning (1/3), Anders Lisborg
(1/3), Kjell Fast (1/3), Hönön.

2006 /3-2009 **GG 78 SILVERLAND**,
Christian Henning (1/6), Anders Lisborg
(1/6), Kjell Fast (1/6), Hönön. Christer
Jonsson (1/6), Daniel Johnsson (1/6),
Tobias Johnsson (1/6), Västra Frölun-
da.

2009 /12,2012 **GG 78 SILVERLAND**,
Christer Jonssons dödsbo (1/3), Daniel
Johnsson (1/3) (Hr), Tobias Johnsson
(1/3), Hemort Fiskebäck.

f.1958 mått till L=13,06 m; B=4,75 m;
Dj=2,10; Djg=2,50 m; 19 brt; u.10 nrt;
60 hk.

f.1963 ny motor 120 hk.



SÖKAREN

SONIA

Reg.nr 10761. Signal SMVO (1962).

Byggt 1919 av ek i Varberg. Motor
Penta diesel 90 hk.

1962-1966 **SL 21 SONJA**, Birger Nord-
ström, Sundsvall.

1966-1968 **SL 21 SONIA**, Leif Erik
Nordström, Lörudden.

1970-1983 **SONIA**, Sigvard Carlsson,
Källö-Knipplan.

1983 anmäld till skeppsregistret som
förstörd efter förlisning i Södra Öster-
sjön.

f.1966 mått till L=12,27 m; B=5,30 m;
Dj=1,88 m; Djg=2,00 m; 21 brt; 7 nrt;
motor Penta diesel 90 hk.

Fritidsmotorskepp.



SONIA

SONJA

Reg.nr 7440. Signal SIHL (f.1963).

Byggt 1928 av ek och furu i Marstrand
1937,1945 **WALLONIA**, P/r Karl Albin
Johansson, Dyrön.

1946,1948 **WALLONIA**, P/r Orvar Au-
gust Konstantin Karlsson, Dyrön.

1950 **WALLONIA**, P/r Harald Karlsson,
Dyrön.

1954,1959 **WALLONIA**, P/r Carl Josef
Napoleon Nilsson, Styrsö.

1961 **ALMÖ**, P/r Karl Georg Tidenius
Påhlsson, Simrishamn.

1965 **ALMÖ**, P/r Östen Georg Lennart
Påhlsson, Simrishamn.

-1968 **ALMÖ**, Handelsagenturen
Neptunus AB, Göteborg.

1968-1971 **SL 21 SONJA**, P/r Leif
Nordström, Lörudden.

1971 31/5 sjönk efter brand i höjd med
Camps grund NO om Björn. Besättni-
gen bärgades av gävtetrålaren ARCA-
DIA.

f.1937 mått till L=18,16 m; B=5,85 m;
Dj=2,65 m; Djg=3,3 m; 55,28 brt; 52,01
rt u.däck; 18,16 nrt; 75 hk; galeasrig-
gad.

1939 ny motor 150 hk.

f.1965 ny motor 210 hk.

SVANEN I

Reg.nr 9154 (1950). Signal SLVD
(1960).

Byggt 1919 av ek på Fridhems varv,
Lysekil. Motor 1-cyl Skandia 30 hk.

1919-1950 **GG 840 SVANEN**, Aug.
Larsson, Richard Malmgren, Alfred
Larsson och Oskar Augustsson, Rörö.

1950-1963 **SD 845 SVANEN I**, P/r Tore
Aston Emanuel Karlsson (Hr), Ove
Evertsson och Ebbe Karlsson, Resö.

1963-1965 **SVANEN I**, AB Helge Ols-

son Fartygsagenturer, Göteborg.
1965-1966 **SL 7 SVANEN I**, P/r Sune Sjöström, Sundsvall.
1966 5/5 Sjönk på N 62° 21,2' E 17° 35,0' SV Rödön, OSO Spikarna under bogsering av fiskefartyget CARMEL. Vraket köpt av lotsen Sten Löfqvist, Sundsvall med avsikt att bärga det. Han fick dock upp enbart trålen och köpte fiskebåten VALENCI i stället.

1919 mått till L=14,40 m; B=5,65 m; Dj=2,34 m; 34,78 brt; 12,81 nrt; 30 hk.
1928 ca ny motor 1-cyl Skandia 65 hk.
1945 ny motor 80 hk.
1965 ny motor Penta TMD96 240 hk.

TAILAND

Reg.nr 7638. Signal SGOQ.
Byggt 1930 av ek och furu i Hälleviksstrand.
1937 **ALBION**, P/r Olof Henning Karlsson, Fisketången.
1946-1949 **ALBION**, P/r Olof Helge Dage Hansson, Fjällbacka.
1949-1955 **ALBION**, P/r John Alrik Hansson, Fjällbacka.
1955-1955 **ALBION**, Sigvard Carlsson, Källö-Knipplan.
1955-1960 **TAILY**, P/r Algot Eugen Verner Karlsson, Röd.
1960-1965 **TAILAND**, P/r Åke Herbert Rödström, Smögen.
1965-1966 **TAILAND**, AB Helge Olsson Fartygsagenturer, Göteborg.
1966-1968 **SL 9 TAILAND**, Sune Sjöström, Sundsvall.
1968- **TAILAND**, Bank + Jönköpings motorfabrik.
1970-1982 **HND 15 BÄRNÖ**, Sven Andersson, Härnösand.
1982 sjunken under bogsering till upphuggare.

f.1937 mått till L=19,38 m; B=6,02 m; Dj=2,62 m; Djg=2,7 m; 60,99 brt; 57,26 rt u.däck; 23,56 nrt; 100 hk; galeasriggad.
f.1956 ny motor 210 ehk.



TÄNA. Foto Lars Sjölund, Alnö.

TÄNA

Reg.nr 7261. Signal SGOI (1962).

Byggt 1926 av ek och furu i Hälleviksstrand.

1927 **TANA**, P/r Oskar Olofsson, Åstol.
1937-1962 **TANA**, P/r Albert Gustafsson, Donsö.

1962-1981 **SL 20 TÄNA**, P/r Nils Erik Block, Loran (Hr), Bert Block och Dennis Block.

1981 upphugget.

1926 mått till L=17,08 m; B=5,60 m; Dj=2,52 m; Djg=3,5 m; 45,58 brt; 43,63 rt u.däck; 21,93 nrt; 72 hk; galeasriggad.
ca 1964 ny maskin Volvo Penta 200 hk.
f.1979 ny maskin Volvo Penta 270 hk.
1992 avregistrerad



VALONA

Reg.nr 7860. Signal SMJW.
Byggt 1932 av ek och furu på Petterssons varv, Hälsö.
1932-1955 **VALONA**, P/r Karl Erik Armand Claesson, Källö-Knipplan.
1955 1/6- **VALONA**, P/r Carl Lennart Zetterlund, Oxelösund.
1957-1963 **VALONA**, P/r Sven Torsten Lennart Berglund, Oxelösund.
1963 1/5-1965 **VALONA**, Carl Arne Asplund, Eldtomta. Hemort Mörkö.
1965-1965 **VALONA**, Helge Olsson Fartygsagenturer, Göteborg.
1965-1967 **SL 15 VALONA**, Sture Lindgren, Sundsvall.
1967-1967 **VALONA**, Helge Olsson Fartygsagenturer, Göteborg.
1967-1976 **VALONA**, John Oskar Alvar Olsson, Varberg.
1979 **VALONA**, Ingemar Erik Helmer Thorsson, Stenungsund.
1980-1983 **MANGE**, Båstads Havsfiske HB, Båstad.
1983 1/5-1988 **SD 416 ANKI II**, Kurt Gerhard Jansson, Strömstad.
1988 1/5-1992 **ANKI II**, Guldskusten Havsturer H/B, Kåge.
1992 1/9-1993 **VALONA AF UMEÅ**, Umeå Turbåt & Café, Umeå.
1993-2002 **GRAN AV MELLANFJÄRDEN**, Hälsingekustens Båtturer HB, Mellanfjärden.
2006-2012 **WALONA AF VÄSTERVIK**, Roger Pålsson, Västervik.

f.1937 mått till L=16,14 m; B=6,00 m; Dj=2,50 m; Djg=2,8 m; 42,95 brt; 41,08 rt u.däck; 16,21 nrt; 90 hk.
f.1961 ny motor 3-cyl. Säfte 180 hk.
f.2009 registrerad som fritidsfartyg.

VANJA

Reg.nr 7560. Signal SIAL (1960).
Byggt 1929 av ek och furu på Gustafssons varv i Landskrona. NB 22.
1929-1930 **VANJA**, August Karlsson-Trädgård, Donsö.
1930-1931 **VANJA**, Johannes Karlsson, Donsö.
1931-1945 **VANJA**, P/r Olof Zackarias Utbult, Öckerö.
1945-1947 **VANJA**, P/r Axel Elov Alexandersson, Bovallstrand.
1947 1/5-1964 **VANJA**, P/r Albin Asper, Nordersund.
1964 1/7-1967 **VANJA**, Helge Olsson Fartygsagenturer, Göteborg.
1967-1967 **VANJA**, Skandinaviska Banken, Göteborg.
1967-1968 **SL 25 VANJA**, Sune Sjöström, Sundsvall.
1968 1/2 blev läck och sjönk i hårt väder N om fyren Gustaf Dalén. Besättningen togs ombord av SL 24 CLYFTON.

f.1937 mått till L=16,04 m; B=5,81 m; Dj=2,31 m; Djg=2,7 m; 38,57 brt; 12,34 nrt; 75 hk.
f. 1959 ny motor 200 ehk.

ZELANDI

Reg.nr 7525. Signal SGPL (1955).
Byggt 1929 av ek och furu i Studseröds varv i Skredsvik.
1937,1943 **ZELANDI**, P/r Olof Sigurd Verner Johansson, Åstol.
1945-1953 **ZELANDI**, P/r John Bror Karlsson, Donsö.
1953-1965 **ZELANDI**, John Ander Oliver Johansson (1/2) (Hr) & Karl Hartvig Bolin Johansson (1/2), Tjärnö (55000 kr).
1968 **ZELANDI**, Gerhard Johann Klahn.
1971 **ZELANDI**, Fiskexporten Artur Svensson AB, Skillinge.
1974-1982 **SL 22 ZELANDI**, P/r Bo Sillman, Lörudden (Hr) samt Kenneth Klöfver.

f.1937 mått till L=17,26 m; B=5,80 m; Dj=2,46 m; 45,18 brt; 42,49 rt u.däck; 20,56 nrt; 75 hk.
f.1949 ny motor 140 hk.
f.1959 ny motor 160 hk.
ca 1978 ny styrhytt i aluminium på Docksta varv.
f.1979 ny motor Scania Vabis diesel 230 hk.
ny motor Volvo Penta 6-cyl 270-300 hk.

Slutet för JASON

Bengt Westin



JASON i Sandarne. Foto Lars Brolin.

Många av norrlandskustens bogserbåtar hade spännande historier, vi har tidigare berättat om **INDUSTRIE** som hamnade i Kina, om **SALTVIK I** som slutade sina dagar i Svarta Havet och om Wibergs **ORION** som fick hemmahamn i Norra Ishavet.

En annan Wibergsbåt som for vida kring var **JASON**, byggd 1967 vid Ankerløk-kens Værft A/S i Florø, och husumbo åren 1985-1990. När vi lämnade henne 2005 ägdes hon av ett rederi i Nigeria och hade döpts om till **NUMO**, och i aktern satt en Panamaflagga.

Efter detta belades hon med kvarstad av ILO den 27 sept. 2006, då liggande i Aden, sedan den indiska besättningen inte fått lön på 9 månader. Den 18 dec. samma år fick besättningen sina pengar och kunde mönstra av.

Under management av Export Trade Corp. Ltd i Hong Kong kom hon 2008 till Karwar i Indien, hyrd av ett bolag i

Mumbai för att dra ut grundstötta **OCEAN SARAI**, men efter avslutat jobb fick hon inte certifikat från the Mercantile Marine Department för returren, detta beroende på flera brister i fartygets utrustning. Efter många turer överläts fartyget till rederi i Davangere för skrotning. På grund av risken för att olja skulle rinna ut i hamnen protesterade de lokala fiskarna, men skrotningen påbörjades ändå i Karwar den 10 jan 2013. Sannolikt helt skrotad vid detta laget.

Fartyget var uppkallat efter Jason, som enligt den grekiska mytologin skulle få överta tronen i landet Thessalien om han kunde hämta det gyllene skinnnet från landet Kolchis. Han seglade i väg i sitt skepp **ARGO** med en skara tappra krigare, de s.k. argonauterna och lyckades också hemföra, inte bara skinnnet, utan även en brutta vid namn Medea.

Källa: www.ilo.org, www.thehindu.com.



Resterna efter JASON. hittat på www.thehindu.com

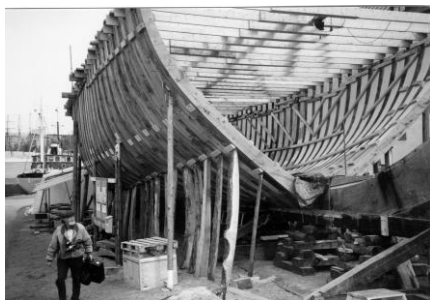
Flottbesök i Ö-vik



Den 26-28 september besöktes Örnsköldsvik av två enheter ur 1:a ubåtsflottiljen. Det var ubåten HMS **SÖDERMANLAND** och ubåtsräddningsfartyget HMS **BELOS**, som lade till vid kajen. Man ordnade med "öppet skepp" så att allmänheten skulle få möjlighet att beskåda fartygen. HMS **SÖDERMANLAND** tilldrog sig det största intresset, då ca 2300 besökare kom mot ca 1700 på HMS **BELOS**.



TRE KRONOR i Sundsvall

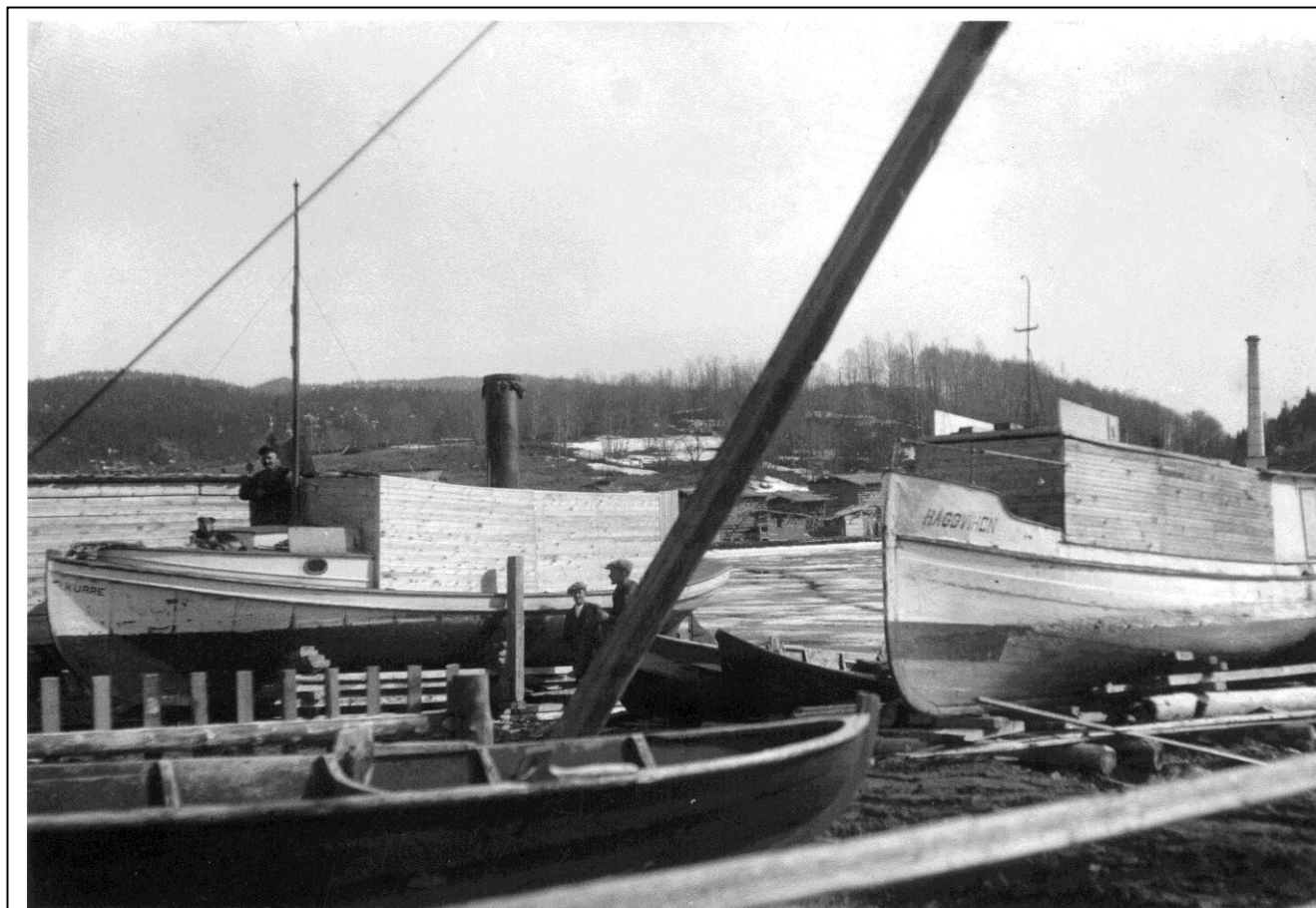


Briggen TRE KRONOR AF STOCKHOLM och Hållbara Hav anlände till Sundsvall den 30 september. Under Globala Sundsvalls temavecka sattes fokus på Östersjön, då Hållbara hav medverkade med en ny miljöutställning, Man arrangerade "Öppet skepp" samt seglingar med TRE KRONOR. Bilden t.v. visar briggen under byggnad, den t.h. i färdigt skick i Stockholm.



Häggvikens ångsåg och dess två ångslupar

Sture Händel



Vårrustning vid Häggviken, i bakgrunden sågverket på ön. (Foto: Emil Nordenmark, copyright Nordingrå Sockens Hemb.fören.)

Sommaren 1945 vid slåttannatid anordnade Härnösands scoutkår ett läger för oss scouter i Körning, Nordingrå. Platsen för lägret var en äng nere vid vattenet, just nedanför handelsboden vars ägare var Nordlund. Vi scouter skulle under vistelsen hjälpa bönderna under slåttannen. Räfsning, trampa hö, lägga på hässjorna mm. Det bästa var att åka på hölasset upp till logen.

Jag blev placerad hos Emil Nordenmark i Häggvik. På morgonen cykeltur från Körning till Häggvik. Under dagen fick jag deltaga vid måltiderna. Vid matbordet fanns även fadern till Emil och han åt mest "bryta och mjölk". I hushållet fanns också en nyfödd pojke. Dagarna tillbringades mest ute på ängarna och vid arbetsdagens slut, åter till lägret och sömn i tältet.

Emil Nordenmark inbjöd mig till övervakningen där han hade någon slags forskningsmiljö. Han visade en del saker såsom träskulpturer, filmer han tagit samt fotografier. Jag som 15-åring förstod nog inte allt, men mitt intryck blev, att han var en gedigen kulturarbetare.



Sågverket sett från dagens gästhamn. Akvarell av Eigil Schwab (1882-1952).



Vy över Häggviken. Pilarna visar var sågverkets skorsten var belägen på ön. I mitten av kortet anar man sjöbodarna.

Den 12 juli 2003 var jag i Nordingrå, för att fråga en del skutfolk om storbåtar. Då blev jag tipsad att det var en utställning på Vallen som visade foton tagna av Emil Nordenmark. Där såg jag ett foto på två slupar vid Häggvikens ångsåg. Jag lade in en beställning på fotot för att kunna dokumentera sluparna i min skutsamling, men också för publikation. Besöket på utställningen blev en fin påminnelse om sommaren hos Nordenmarks år 1945. Fotot visar ångsluparna Kurre och Häggviken. Det tycks vara vår vinter med blånad is och

sluparna har vintertäckningen kvar. Av personerna att döma tycks vårarbetet ha börjat och sjösättning vara förestående. Den grova bjälken torde ingå i någon form av lyftkran. De enda data om sluparna jag lyckats få, är att Kurre hade en en-cylindrisk ångmaskin och att det i Häggviken satt en två-cylindrisk installerad. Platsen där sluparna är upptagna, bör i dag vara Häggvikens gästhamn.

I bakgrunden ligger ön där Häggvikens ångsåg höll till. Dess skorsten ses till höger i bilden. Sågen anlades i början

av 1890-talet. Sågen brann den 31 januari 1895 men återuppbyggdes och var åter färdig i oktober samma år. Den var försedd med en ram, ett kantverk, ett stavverk och hyvleri. Cirka 1000 standards i tillverkning. Den drevs fram till 1920-talet.

Platsen för sågen har intresserat konstnärer att fånga idyllen. Såväl norrlandsmålaren Carl Johansson och andra, bland annat Eigil Schwab. Även fotografen Stein, verksam i Härnösand i början av 1900-talet, har förevigat platsen med sina foton.



T.v. Steins foto av inloppet till Häggviken. Längst in ses sjöbodarna. Den fiskande mannen i förgrunden har ett märkligt "metspö". En skötbåt ligger uppdragen. T.h. Steins foto av sjöbodarna. En skötbåt med skötar rors ut till fiske.

PRIMUS - lägesrapport



Nu är hösten här på riktigt och nedan kommer ett litet utdrag av vad som hänt ute på Karlsvik med Primus under hösten och vad som är planerat under vintern.

Den 30 juli besökte Lasse Jönsson från Sveriges Ångbåtsförening Primus och gav henne ett diplom med "Grattis till Primus 140års jubileum". Detta diplom finns för beskådande på restaurang Piren på Karlsvik.

Förberedelserna inför kajbygget har pågått under försommaren och den 16 september kom Herkules grundläggning och pålade kajen åt oss. De hade en kranbil, som kunde köra ut på Kolkajspiren. Pålningen tog ungefär 2 arbetsdagar och vi slog totalt ner 14 st. järnvägsrälsar à 10 m styck. Dagarna efter pålningen skar vi alla rälsbitar med gas, så att vi fick en jämn vågrät yta att bygga kajdäcket på. Vi har köpt stål från bl.a. Stena och SCA har sponsrat oss med virke till trädäcket. Förhoppningsvis kommer vädret att bli till det bättre så arbetet med kajdäcket kan utföras, men under oktober månad har det varit mycket regn och blåst på arbetsdagarna.

bra. Vi fick mycket utfört med städning av verkstadscontainern samt en del jobb ombord på Primus. Ett tak har byggts på containern eftersom taket på den, som är en gammal bulkcontainer, hade börjat läcka i luckorna. Vi kommer att ordna ström ner till vår markbit/kaj, så vi inte behöver köra elverket för att ha ström när vi jobbar samt att vi kan ha lite belysning där när vi inte finns på plats.

Föreningen har fått ganska många små och stora sponsorer och vår vädjan till medlemmarna är, att om så många medlemmar som möjligt, ordnar små sponsringar/gåvor, så blir det mycket i slutändan. De flesta kan troligen tillföra något, antingen arbetskraft eller material, som är guld värt för Primus.

Ångpannan, livbåten, elverket mm som stått på Dockstavarvet, finns numera också på Karlsvik, så nu har vi äntligen allt samlat på samma plats. Vi kan nu börja bygga upp verksamheten kring Primus igen och förhoppningsvis få till en bra kaj och verkstad, där vi även kan ha diverse möten.

Den 11 oktober kom så äntligen Primus nya arbetsgrupp igång och uppslutningen var väldigt

En viss omorganisation har även skett under hösten. Det är bl.a. att under-tecknad slutat som Primusansvarig och numera är Sture Krström sammankallande och Lasse Löfqvist Hamnfogde. Sedan kommer arbetsgruppen förhoppningsvis uppdelas/utvecklas, så att fler personer får mindre ansvarsområden som man ser till att de fungerar. Jag kommer att delta, men i mindre skala p.g.a. att tiden inte räcker till, men jag kommer sköta dokumentationen och även försöka fylla ett par sidor här i Lubrikatorn för att delge medlemmarna vad som händer på Karlsvik.

//Daniel Näsman





NORRLANDSNYHETER

Från Klubb Maritims tidning Båtologen och Transportstyrelsens ändringslistor hämtas följande noter:

Nyregistreringar

SCPB. **GRIZZLY AF GEFLE**, Bogserfartyg. Hemort Gävle. Brutto 496. Registrerad 2014-10-02.

Avregistreringar

SFAE-9720. **ESCORPION**, ex GUBBEN, ex VARNA. Fritidsfartyg. Hemort Lövvik. Brutto 62. Avregistrerad 2014-10-08. (Örjans Skeppslista 2013: Byggt 1937 i Halden. L=21,68 m. B=5,20 m. Ägare John Berglund, Lövvik).

SCDE-15337. **JULIANA**, Passagerarfartyg. Hemort Gävle. Brutto 180. Avregistrerad 2014-07-25. (JULIANA har förekommit ett flertal gånger under den här rubriken).

SFB-4219. **SN-7**, Fiskefartyg. Hemort Skärså. Brutto 0. Avregistrerad 2014-08-13. (Sveriges Skeppslista 2013: Byggt 1947 av trä. L=8,64 m. B=3,21 m. Ägare Olof Adolf Westlund, Skärså).

SFB-9255. **MURKLAN**, Fiskefartyg. Hemort Köpmanholmen. Brutto 0. Avregistrerad 2014-08-22. (Sveriges Skeppslista 2013: Byggt 1946 av trä. L=7,80 m. B=2,80 m. Ägare Per-Erik Persson, Köpmanholmen).

SFC-2270. **SFC-2270**, Fiskefartyg. Hemort Mellanfjärden. Brutto 0. Avregistrerad 2014-07-18. (Sveriges Skeppslista 2013: Byggt 1985 av trä. L=5,60 m. B=2,11 m. Ägare Pär Rosenberg, Mellanfjärden).

SFC-3114. **SFC-3114**, Fiskefartyg. Hemort Påläng. Brutto 0. Avregistrerad 2014-09-29. (Sveriges Skeppslista 2013: Byggt 1978 av plast. L=6,10 m. B=2,05 m. Ägare Kurt Persson, Påläng).

SFC-4031. **EVITA**, Bogserfartyg. Hemort Köpmanholmen. Brutto 0. Avregistrerad 2014-08-11. (Sveriges Skeppslista 2013: Byggt 1987 av stål. L=15,75 m. B=3,15 m. Ägare Roger Edman, Köpmanholmen).

SFC-6216. **VALDE**, Arbetsfartyg. Hemort Sandslån. Brutto 0. Avregistrerad 2014-08-12. (Sveriges Skeppslista 2013: Byggt 1987 av stål. L=8,90 m. B=3,35 m. Ägare Lindelöfs Timmerbärgrning AB, Sandslån).

SFC-9818. **MUMIN**, Passagerarfartyg. Hemort Söderhamn. Brutto 0. Avregistrerad 2014-07-31. (Sveriges Skeppslista 2013: Byggt 2006 av plast i Est-

land. L=9,70 m. B=2,60 m. Ägare KEJME i Söderhamn AB).

Ändringar

SIWP-5856. **HULDA**, Passagerarfartyg (max 12). Hemort Skagshamn. Brutto 41. Ny Hemort Timrå. Inskrivet 2014-09-23. (Örjans Skeppslista 2013: Byggt 1916 i Studseröd. L=15,72 m. B=6,02 m. Ägare M/s Hukla AB, Skagshamn).

SLCB-11006. **SANDSKÄR**, ex BELLMAN 2, ex FORSMAN, ex MARITANIA, ex MARITANIA II. Passagerarfartyg. Hemort Norrbyskär. Brutto 27. Ny hemort Umeå. Inskrivet 2014-08-13. (Örjans Skeppslista 2013: Byggt 1950 i Nacka. L=17,35 m. B=4,14 m. Ägare Havsaktiviteter i Västerbotten AB, Norrbyskär).

SMAY-13568. **PRO DIVER**, Ex TRANSPORTBÅT 206 -1990, ex TPBS 206 -1986. Fritidsfartyg. Hemort Söderhamn. Brutto 35. Byggt 1958 på Lidingö. Tommy Mårtensson, Ljusne sålt 2014-06-21 till Söderhamn Sport & Event AB, Söderhamn.

SMRL-13800. **RELAX I**, Fritidsfartyg. Hemort Saltsjö-Boo. Brutto 21. Ny Hemort Umeå. Inskrivet 2014-08-29. Nytt namn **HUGO HAMILTON**, Ny hemort Göteborg. Inskrivet 2014-09-30. (Örjans Skeppslista 2013: Byggt 1987 i Kaohsiung. L=12,01 m. B=4,27 m. Ägare Ulf Melin, Stockholm).

SBKP-16334. **OLGA-ELIDA**, ex ARTEMIS. Fritidsfartyg. Hemort Hudiksvall. Brutto 26. Ny Hemort Luleå. Inskrivet 2014-10-14. (Örjans Skeppslista 2013: Byggt 2002 i Woudbloem. L=14,80 m. B=4,95 m. Ägare Herrgård i Andersfors AB, Hudiksvall).

SJVE-16738. **CAYENNE**, Ex EXCALIBUR OF SOUTHAMPTON -2010. Fritidsfartyg. Hemort Österskär. Brutto 23. Byggt 2005 1 Oundle. Nytt namn **ANN-NICOLE**, ny hemort Umeå. Inskrivet 2014-08-04.

SFC-4503. **UÅ-8 KARIN SEX**, Fiskefartyg. Hemort Obbola. Nytt namn **ELINA LLL**, Ändrat samma dag till **ELINA III**. Inskrivet 2014-08-24. (Sveriges Skeppslista 2013: Byggt 1995 av plast. L=8,98 m. B=3,05 m. Ägare Lennart Olofsson, Obbola).

SFC-8608. **LINTER**, Arbetsfartyg. Hemort Falkenberg. Arbetsfartyg. Brutto 0. Ny ägare, ny hemort Söderhamn, nytt namn **NATHALIE**. Inskrivet 2014-07-29. (Sveriges Skeppslista 2013: LINTER. Byggt 1967 av aluminium i Danmark. L=13,30 m. B=3,63 m. Brutto

19. Ägare Ocean engineering Sweden HB, Falkenberg).

SFC-9740. **PITEFLOTTEN**, Passagerarfartyg (max 12). Hemort Piteå. Brutto 0. Ny art. Inskrivet 2014-07-09. (Sveriges Skeppslista 2013: Byggt 2011 av trä/stål. L=8,00 m. B=4,08 m. Ägare David Nyström, Piteå).

Ny bogserbåt till Gävle

Pressmeddelande från Gävle Hamn 2014-08-29.

Svaveldirektivet som införs den 1 januari 2015 leder till att fartygen i Östersjön blir större vilket kommer att ställa nya krav på hamnarnas kapacitet avseende djupgående, kranar, kajer mm. Gävle har i och med den nya farleden god hamnkapacitet, men inte heller det räcker. För att klara de nya större fartygen krävs också råstyrka i form av bogserbåtskapacitet vilket Gävle Hamn nu fattat beslut om att tillföra.

Gävle Hamn AB köper båten begagnad från Grekland där den nyligen totalrenoverats med nya maskiner och ny teknisk utrustning. När båten kommer till Gävle i slutet av oktober skall den döpas till Grizzly.

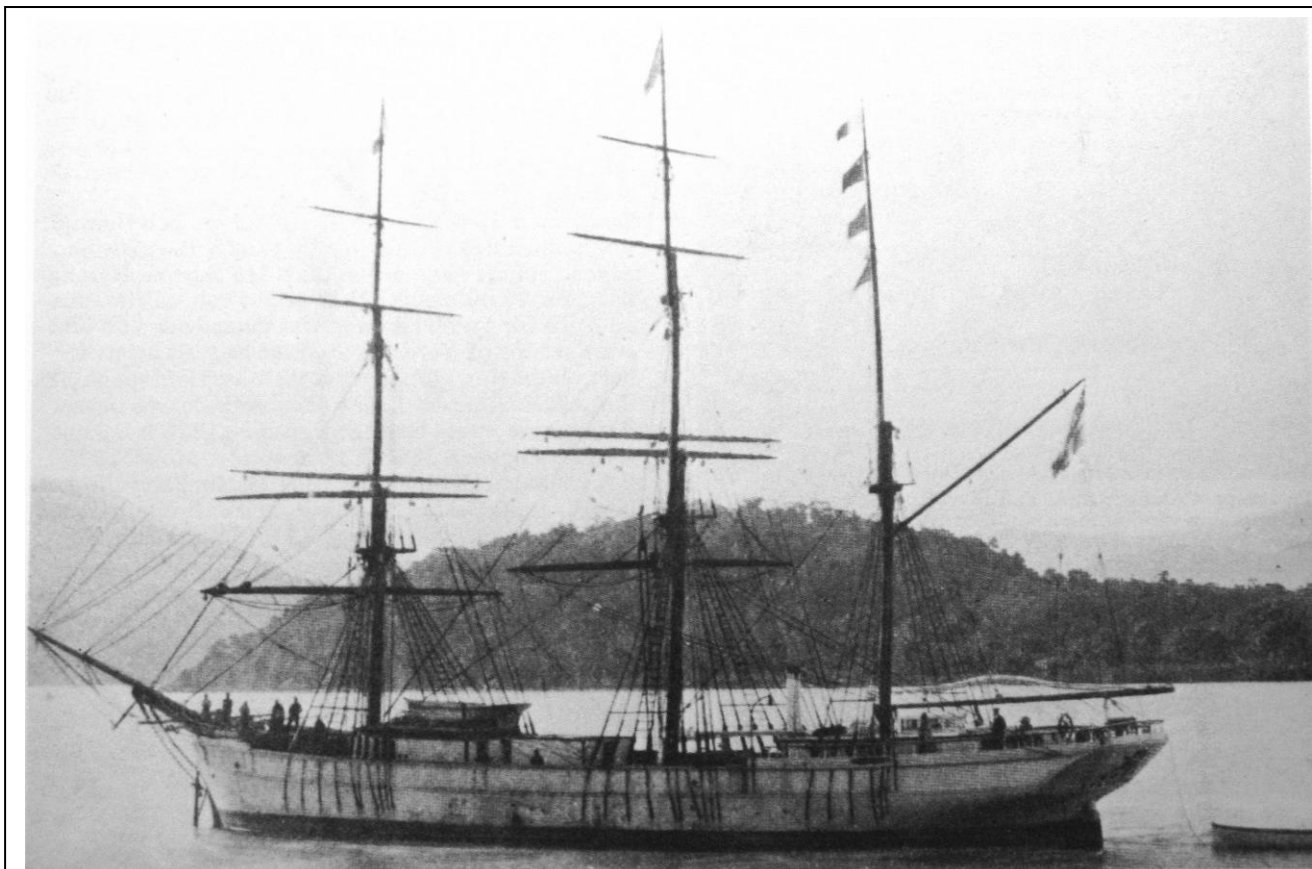
- En ny bogserbåt i den här klassen kostar 60-70 miljoner. Den vi nu köpt är precis som ny men till en betydligt lägre kostnad, säger Fredrik Svanbom, VD, Gävle Hamn AB

Grizzly blir en av de mest kraftfulla bogserbåtar som verkar i Östersjön. Båten är 35 meter lång och 11 meter bred. Motorstyrkan är på nästan 5000 hästkrafter vilket ger henne en dragkraft på 51,5 ton. Framdriften sker med dubbla azimuthpropellrar som kan rotera 360 grader individuellt vilket ger båten en extrem manöverförmåga samt full dragkraft i alla riktningar.

Grizzly behövs i den dagliga driften i Gävle hamn för eskort av fartyg genom Holmuddsrännan och assistanser till kajer inom hamnen men den kan också användas för offshore projekt i närområdet eller då andra hamnar behöver mer kraftfull assistans. Gävle Hamn AB:s befintliga bogserbåt Järven kommer behållas för de fall det krävs två bogserbåtar samt för isbrytning. Båda båtarna bemannas med egen personal.

Häggströmska handelshuset i Dalkarlså, del 9 – Fartygslista

av Håkan Nihlman



Barkskeppet ANNA, byggt 1883 som sista bygget på varvet i Dalkarlså. Foto från Boberg: Västerbottninsk Skeppslista.

1. OKÄNT NAMN

Galeas om 34 fr.o.m. 1779 35 svåra läster. Byggt 1773 eller tidigare i Umeå troligen av furu på klink.
Dimensioner: okända

Byggt förmodligen för räkning handelsmannen Johan Eriksson Häggström i Umeå.

1785: Johan Eriksson avled och fartyget övertas av sönerna Erik och Johan Häggström.

I fart t.o.m. 1786.

Vidare öden okända.

2. OKÄNT NAMN

Skuta om 56 svåra läster. Byggt 1781 eller tidigare i Umeå troligen av furu.
Dimensioner: okända

Byggt förmodligen för räkning handelsmannen Johan Eriksson Häggström i Umeå.

1785: Johan Eriksson avled och fartyget övertas av sönerna Erik och Johan Häggström.

I fart t.o.m. 1786.

Vidare öden okända.

3. ST. JOHANNES

Brigantin om 68 2/3 svåra läster. Byggt 1782 i Umeå av furu på kavel. Dimensioner: 21,05 x 6,65 x 3,26 meter.

Byggt förmodligen för räkning handelsmannen Johan Eriksson Häggström i Umeå eller dess söner Erik och Johan Häggström.

1782: Söld liggande i Stockholm till direktören Eric Görloff i Landskrona.

Ommått till 53 59/100 svåra läster.
1804: Ommått till 52 17/100 svåra läster.

1810: Söld till handelsmannen Anders Dahlgren i Halmstad.

I fart t.o.m. 1812.

Vidare öden okända.

4. FREDEN

Brigantin om 110 svåra läster. Byggt 1783 i Umeå av furu på kavel.
Dimensioner: 23,93 x 7,6 meter.

Byggt för räkning handelsmännen Erik och Johan Häggström samt victualiehandlaren Johan Thegman i Umeå.

1783: Söld liggande i Stockholm till rådgivare och handelsmannen Martin Morsing i Stockholm.

1791: Ny hemort Ystad och dessutom ommått till 98 2/3 svåra läster.

1794: Söld till handelsmannen Nils Karlström i Karlskrona.

1796: Söld till handelsmännen J. P. Dailly och Johan Lindegren i Karlskrona.

1797: Söld i Lissabon.

Vidare öden okända.

5. HJORTEN

Brigg om 49,28 svåra läster. Byggt 1787 i Umeå av furu på kavel. Dimensioner: 18,61 x 6,75 x 2,97 meter.

Byggt för räkning handelsmannen Johan Häggström i Umeå. Möjlig delägare kan även ha varit brodern Erik.

1792: Söld till ett partrederi i Piteå med coopvaerdie skepparen Mattias Boman, handelsmannen Nils Clausen Nilsson

och råd- och handelsmannen Lars Degermark som delägare.

1795, 6/8: Lars Degermark död, varvid hans andel övertogs av änkan Brita Christina Degermark.

1799: Partrederiet ombildat och bestod nu av handelsmännen Nils Clausen Nilsson och Pehr Gustaf Juhlin.

I fart t.o.m. 1799.

Vidare öden okända.

6. TRE BRÖDER

Snaubrigg om 60 svåra läster. Byggt 1797 vid Kockholmens skeppsvarv i Dalkarlså av furu på kravel under ledning av skeppsbyggmästaren Anders Östergren.

Dimensioner: 20,72 x 6,44 meter.

Byggdes för räkning handelsmannen Johan Häggström i Umeå.

I fart t.o.m. 1800.

Vidare öden okända.

7. EGEN MERITE

Brigg om 45 1/2 svåra läster. Byggt 1800 i Umeå av furu på kravel.

Dimensioner: 18,98 x 6,02 x 2,73 m.

Byggdes för räkning handelsmannen Johan Häggström i Umeå.

1803: Sål till handelsmännen Wilhelm Schröder i Sölvesborg och Carl Schröder i Karlshamn samt coopvaerdie skepparen Niclas Burman i Karlshamn.

Vidare öden okända.

8. ST. OLOF

Galeas om 35 svåra läster. Byggt 1800 vid Kockholmens skeppsvarv i Dalkarlså av furu på kravel under ledning av skeppsbyggmästaren Anders Östergren.

Dimensioner: 18,7 x 5,79 x 2,08 meter

Byggdes för räkning contingenthandlaren i Umeå Olof Tjernström bosatt i Sörmjöle och uppmättes till början till 24 svåra läster.

1803: Sål till handelsmannen Johan Häggström i Umeå och ommätt till 35 svåra läster.

1808: Förbyggt och ommätt till 51 svåra läster.

1813, 9/1: Johan Häggström död, varvid fartyget övertogs av sonen Erik Häggström d.ä.

1815: Sål till handelsmannen N. P. Molén i Hudiksvall. Förbyggdes samma år i Hudiksvall och uppmättes därefter till 47 svåra läster.

1818: Ägd av ett partrederi i Hudiksvall med handelsmännen Pehr Tröne, Jonas Steinmetz och Olof Forsslund samt coppvaerdie skepparen Georg Wiman som delägare.

1818: Sål till ett partrederi i Härnösand med vinskänkaren Daniel Bystedt, handelsmännen Jonas Eurenus och Eric Tjernström samt coopvaerdie

skepparen Paul Wagenius som delägare. Ommätt till 65 ½ svåra läster.

1819: Coopvaerdie skepparen Ulric Otto Trotz tillkom som delägare.

1820: Coopvaerdie skepparen Paul Wagenius utgick som delägare.

1821: Källarmästaren Daniel Bystedt död. Andelen övertagen av dennes änka.

1823: Rådmannen Anders Rydqvist tillkom som delägare.

1827: Partrederiet utgjordes nu av rådmann Anders Rydqvist (huvudredare), coopvaerdie skepparna Ulric Otto Trotz och Johan Nyberg, repslagaren O. Söderberg och handelsmannen Eric Tjernström. 1831: Eric Tjernström utsågs till ny huvudredare. O. Söderberg utgick som delägare.

1833: Partrederiet ombildat och utgjordes nu av handelsbolaget Johan Wikner & Co (huvudredare), handelsmannen Anders Magnus Edin samt coopvaerdie skepparna Pehr Gustaf Hilleström och Johan Nyberg.

1834: Omtackad till skonert och ommätt till 62 35/100 svåra läster.

1838: Förbyggt i Härnösand och ommätt till 72 31/100 svåra läster.

1838: Sål till handelsbolaget Tydén & Kempe i Stockholm.

1843: Sål till ett partrederi i Stockholm med grosshandlaren Wilhelm H. Kempe som huvudredare och Ludvig Tydén som övrig delägare.

Förliste 1847 i hamnen St. Valerie.

9. BJÖRN

Skonert om 35 svåra läster. Förbyggt 1826 i vid Sikeå skeppsvarv av furu på kravel.

Dimensioner: 21,79 x 7,1 x 3,71 meter.

Byggdes ursprungligen okänt år av furu på klink för räkning okända beställare.

1815: Köpt av ett partrederi som utgjordes av handelsmannen och brukspatronen Erik Häggström i Umeå fr.o.m. 1817, Dalkarlså med 1/2, jägmästaren och sågverksägaren Gustaf Wilhelm Haeggström i Håknäs med 1/3 och hemmansägaren M. Tjällgrén i Gumboda med 1/6. Uppmättes då till 37 svåra läster.

1826: Förbyggt vid Sikeå skeppsvarv av furu på kravel och ommätt till 69 75/100 svåra läster. Tjällgrén hade då sålt sin andel till G. W. Haeggström.

I trafik t.o.m. 1837.

Vidare öden okända.

10. JULIANA

Galeas om 53 svåra läster. Förbyggt i Rathan 1816 eller tidigare av furu på klink.

Dimensioner: 21,97 x 8,79 x 3,26 m.

Byggdes för räkning okända beställare.

1816: Ägdes av ett partrederi med handelsmannen och brukspatronen Erik

Häggström i Umeå fr.o.m. 1817, Dalkarlså som ägare till ½ i fartyget.

1823: Förbyggt i Rathans hamn av furu på kravel och ommätt till 76,3 svåra läster.

I fart t.o.m. 1825.

Vidare öden okända.

11. ULRICA CHRISTINA

Skonert om 79 74/100 svåra läster. Byggt 1835 vid Englandsskärets skeppsvarv i Dalkarlså under ledning av skeppsbyggmästaren Olof Häggström av furu på kravel.

Dimensioner: 23,96 x 7,01 x 3,12 m.

Byggdes för räkning handelsmannen och brukspatronen Erik Häggström i Dalkarlså.

Förliste den 25/12 1836 utanför Hartlepool på resa Caen – Umeå med barlast.

12. ULRICA CHRISTINA

Skonert om 49 55/100 svåra läster. Byggt 1838 vid Sunduddens skeppsvarv i Dalkarlså under ledning av skeppsbyggmästaren Olof Häggström av furu på kravel.

Dimensioner: 20,49 x 6,09 x 2,96 m.

Byggdes för räkning handelsmannen och brukspatronen Erik Häggström d.ä. i Dalkarlså.

1861, 31/7: Brukspatron Erik Häggström d.ä. död varvid sonen, handelsmannen Erik Häggström d.y. övertog fartyget.

Förliste natten till den 13/10 1863 i Kjøge bukt på resa Umeå – Holland med tjära och blev vrak.

13. NORDSTJERNAN

Brigg om 136 54/100 svåra läster. Byggt 1838 vid Englandsskärets skeppsvarv i Dalkarlså under ledning av skeppsbyggmästaren Olof Häggström av furu på kravel.

Dimensioner: 28,03 x 7,75 x 2,23 m.

Byggdes för räkning ett partrederi med handelshuset Johan Wikner & Co i Härnösand som huvudredare och handelsmannen och brukspatronen Erik Häggström d.ä. i Dalkarlså som övrig ägare med hälften i fartyget vardera.

1846: Johan Wikner & Co. sålde sin andel och Erik Häggström blev därmed ensam ägare till fartyget. Ny hemort blev Dalkarlså.

1857: Förbyggt i Dalkarlså.

1861, 31/7: Brukspatron Erik Häggström d.ä. död varvid sonen, handelsmannen Erik Häggström d.y. övertog fartyget.

1874, februari: Sål liggande i Stockholm till sjökaptan Johan August Wimmelberg i Båstad för 20.000:-. Wimmelberg bildade därefter ett partrederi med totalt 26 st. delägare. Till hemort utsågs

Båstad och med Wimmelberg som huvudredare.

1881: Rederiet ombildat och till ny huvudredare utsågs handelsmannen Carl August Nilsson i Båstad. Antalet delägare var nu 25 st.

1883, 20/7: Sål原因 på offentlig auktion till firma Sven Söderberg & Bolin för 2000 kr, vilka överlät fartyget till handelsmannen Johan Gustaf Hammarstedt i Sandviken Persnäs socken.

Vidare öden okända.

14. ALCYON

Brigg om 169 62/100 svåra läster. Byggt 1840 vid Englandsskärets skeppsvarv i Dalkarlså under ledning av skeppsbyggmästaren Olof Häggström av furu på kravel.

Dimensioner: 30,02 x 8,37 x 2,17 meter

Byggdes för räkning ett partrederi med grosshandlaren Philip Wigius (1/3) i Stockholm som huvudredare samt med handelsmannen och brukspatronen Erik Häggström (1/3) i Dalkarlså och sjökapt. Zackaris Rönnblom (1/3) i Öndebyn (Bygdeå socken som övriga ägare).

1848: Sål原因 till grosshandlaren Ludvig Petré i Stockholm.

1855: Sål原因 till Norge.

Vidare öden okända.

15. GUSTAF WILHELM

Slup om 17 32/100 svåra läster. Byggt 1841 vid Englandsskärets skeppsvarv i Dalkarlså under ledning av skeppsbyggmästaren Olof Anton Bäckström av furu på kravel.

Dimensioner: 15,44 x 4,19 x 2,22 m.

Byggdes för räkning handelsmannen och brukspatronen Erik Häggström i Dalkarlså.

Totalförliste i trakten av Holmön i början av december 1846 med en spannmåls-last. Besättningsens öde är obekant.

16. THOMAS

Skonertribrigg om 63 42/100 svåra läster. Byggt 1814 i Piteå under ledning av skeppsbyggmästaren Johan Lidström av furu på kravel.

Dimensioner: 22,27 x 6,83 x 3,49 meter.

Byggdes för räkning handelsmannen Nils Wik i Piteå som skonerten SPE-CULATION.

1815: Sål原因 till ett partrederi i Stockholm som utgjordes av grosshandlarna Thomas Hollström, H. N. Beskow och Johan Eric Öhman, revisorn Anders Lundgren och coopvaerdie skepparen J. C. Schmidt samt omdöpt till SCANDINAVIEN. Uppmätt till 75 7/10 svåra läster.

1823: Omdöpt till THOMAS, sannolikt uppkallad efter Thomas Hollström. 1824: Thomas Hollström död. Dennes andel övertagen av sterbhuset.

1826: Johan Eric Öhman död. Dennes andel övertagen av sterbhuset.

1827: Partrederiet ombildat. Handelsbolaget J. C. Schmidt & Co utsedda till huvudredare. Övriga delägare utgjordes av grosshandlaren H. N. Beskow, revisorn Anders Lundgren och bryggaren Johan Rosenblad i Stockholm.

1832: Coopvaerdie skepparen i Östhammar A. Engelbrecht ny delägare. Ersatte H. N. Beskow och Anders Lundgren.

1836: Förbyggd i Piteå av furu på kravel. Ägarna utgjordes nu av J. C. Schmidt & Co (huvudredare), Johan Rosenblad och Anders Lundgren i Stockholm.

1840: Johan Rosenblad sålde sin andel till övriga delägare.

1844: Sål原因 till brukspatron Erik Häggström i Dalkarlså. Uppmättes nu till 63 42/100 svåra läster.

1848: Förbyggd i Norge.

1853: Förbyggd vid Kylörns skeppsvarv.

Slopades vintern 1859 – 1860.

17. MAGNUS

Brigg om 119 5/100 svåra läster. Byggt 1846 vid Englandsskärets skeppsvarv i Dalkarlså under ledning av skeppsbyggmästaren Olof Häggström av furu på kravel.

Dimensioner: 27,49 x 7,75 x 3,71 m.

Byggdes för räkning brukspatron Erik Häggström d.ä. i Dalkarlså.

1852: 1/3 i fartyget såld till handelsmannen Erik Häggström d.y. i Dalkarlså.

1861, 31/7: Brukspatron Erik Häggström d.ä. död varvid sonen, handelsmannen Erik Häggström d.y. övertog hela fartyget.

1874, 11/7: Erik Häggström d.y. död. Övertagen av sterbhuset och änkan Maria Christina Häggström utsedd till ny huvudredare.

1877: Häggströmska handelshuset försatt i konkurs.

1878: Sål原因 till ett partrederi i Göteborg med skeppsstuerten Fredrik Boström som huvudredare och ägare av 3/4 i fartyget. Övrig ägare (och ägare av 1/4) var sjökapt. Martin August Andersson. 1878, november: M. A. Andersson överlät sin andel i fartyget till Olof Samuelsson.

1886, juni: O.S. Samuelsson överlät sin andel till huvudredaren, Fredrik Boström.

1889: Fredrik Boström död, varvid fartyget överläts till ett partrederi i Göteborg med skräddarmästaren August

Nordin som huvudredare och änkan Sophia Boström som övrig delägare. 1890: Handelsbokhållaren David Peter Reinhold Blidberg går in som delägare med 1/3 i partrederiet samt utses till fartygets huvudredare.

Avseglade den 14/9 1891 från Göteborg till Exmouth med trävaror och sprang läck under en svår storm i Nordsjön samt sökte nödhamn i Yarmouth den 10/10 1891. Kondemnerades här och såldes som vrak.

18. LOVISA

Slup om 28 26/100 svåra läster. Byggt 1848 vid Englandsskärets skeppsvarv i Dalkarlså under ledning av skeppsbyggmästaren Olof Häggström av furu på kravel.

Dimensioner: 16,39 x 4,97 x 2,67 m.

Registreringsnummer: 2298

Byggdes för räkning brukspatron Erik Häggström d.ä. i Dalkarlså.

1852: 1/2 i fartyget såld till handelsmannen Erik Häggström d.y. i Dalkarlså.

Grundstötte vid Storhällan, Obbolalandet natten mellan den 19 och 20 okt. 1860 i samband med att man bärgat inventarier från ett annat fartyg. Bärgades emellertid och sattes i fart igen efter reparation.

1861, 31/7: Brukspatron Erik Häggström d.ä. död varvid sonen, handelsmannen Erik Häggström d.y. övertog hela fartyget.

1874, 11/7: Erik Häggström d.y. död. Övertagen av sterbhuset och änkan Maria Christina Häggström utsedd till ny huvudredare.

1877: Sål原因 till Stockholm

1888: Sål原因 till ett partrederi i Klintehamn med sex delägare och som vardera ägde 1/6 i fartyget. Till huvudredare utsågs hemmansägaren Jakob Gustaf Herman Hedenberg i Hunninge Klinte socken. Omtäckt till skonertgaleas och uppmättes därefter till 45,27 ton.

1903, 5/6: Delägaren, skepparen Carl Oscar Bengtsson, Svarvare hemman Klinte socken löste in övriga delägares parter (5/6) till en total kostnad av 750:- och blev således därefter ensam ägare till fartyget.

Strandade natten mellan den 14 och 15/4 1905 på Själlands udde på resa Burgsvik – Århus med slipsten och blev totalt vrak.

19. MARIA

Brigg om 143 80/100 svåra läster. Byggt 1850 vid Englandsskärets skeppsvarv i Dalkarlså under ledning av skeppsbyggmästaren Olof Anton Bäckström av furu på kravel.

Dimensioner: 31,32 x 8,31 x 3,95 meter.



Briggen HULDA, byggd 1854. Målning av L. P. Sjöström.

Byggdes för räkning brukspatron Erik Häggström i Dalkarlså.

1858: Förbyggd vid Mariebergs skeppsvarv i Dalkarlså under ledning av skeppsbyggmästaren Olof Häggström och därefter uppmätt till 148 48/100 svåra läster.

1861, 31/7: Brukspatron Erik Häggström d.ä. död varvid sonen, handelsmannen Erik Häggström d.y. övertog fartyget.

1862, 11/8: Söld till sjökapten Andreas Cullberg i Varberg.

1862, september: 1/4 i fartyget såld till handelsmannen C. A. Cullberg och 1/8 till sjökapten J. A. Cullberg. De påföljande åren skedde flera mindre ägarförändringar men Andreas Cullberg kvarstod som fartygets huvudredare.

1876: Ny hemort Onsala.

Blev den 30/8 1879 efter avslutad lossning av innehavd trälast i samband med upphalning i en docka i Lynn för rengöring sönderslagen p.g.a. stötning i bottnen och vattenfylldes genast. Sålades på vrakauktion för 65 £ sterling den 4/9 1879. Skrovet högs upp efter avtackling.

20. WESTERBOTTEN

Barkskepp om 195 35/100 svåra läster. Byggd 1852 vid Englandsskärets skeppsvarv i Dalkarlså under ledning av skeppsbyggmästaren Olof Anton Bäckström av furu på kravel.

Dimensioner: 34,23 x 8,88 x 4,41 meter.

Byggdes för räkning ett partrederi med brukspatron Erik Häggström d.ä., Strömsör som huvudredare (1/2). Övriga delägare var handelsmannen Erik Häggström d.y. i Dalkarlså (1/4) och sjökapten Zacharias Rönblom i Öndebyn (1/4).

1861: Erik Häggström d.y. övertar själv

hela fartyget.

1865: Söld till ett partrederi i Drammen med A. Tofte som huvudredare.

1877: Söld till ett partrederi i Farsund med Ludvig Thiis som huvudredare. Ommätt till 342 ton.

1886: Söld till A. L. Becker i Kristiania.

1889: Söld till L. Hansen i Kristiania.

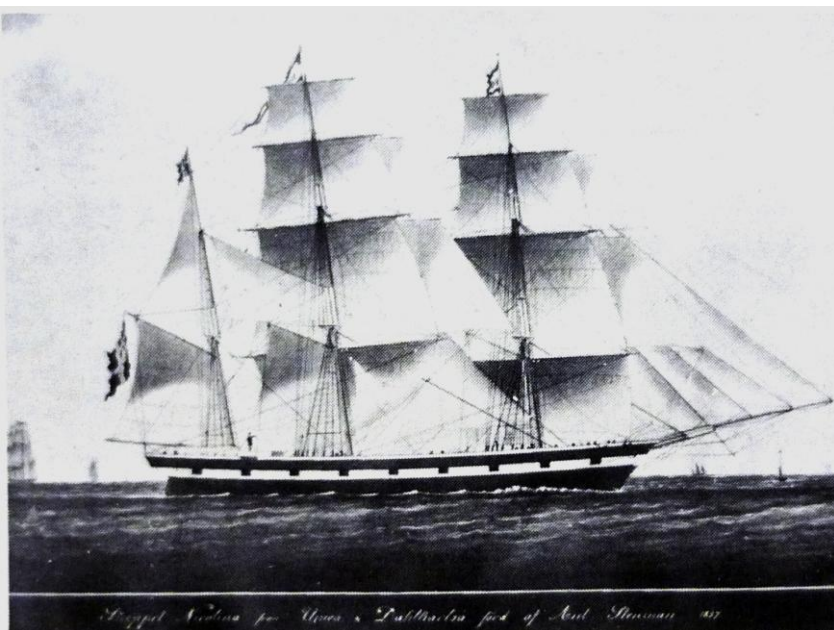
1889: Söld till handelsbolaget C. Apenes & Son i Kråkerøy, Fredrikstad.

Strandade och blev vrak utanför skottlands kust 1893.

21. HULDA

Brigg om 136 24/100 svåra läster. Byggd 1854 vid Englandsskärets skeppsvarv i Dalkarlså under ledning av skeppsbyggmästaren Olof Anton Bäckström av furu på kravel.

Dimensioner: 29,45 x 8,25 x 4,01 meter.



Barkskeppet NICOLINA, byggt 1856. Foto från Boberg: Västerbottnisk Skeppslista

Byggdes för räkning brukspatron Erik Häggström d.y. Dalkarlså.

Strandade den 17/1 1872 på en sandbank utanför Yarmouth på resa Grimsby till Rio de Janeiro med stenkol och blev vrak. Besättningen räddade sig i skeppsbåten och infördes till Hull av den engelska ångaren BEETHOVEN.

22. CARL

Galeas om 30 88/100 svåra läster. Byggd 1855 vid Sunduddens skeppsvarv i Dalkarlså av skeppstimmermännen Johan Edström, A. G. Dahlström, Olof Edström, A. Bodén, J. P. Holmström och J.U. Berggren av furu på kravel.

Dimensioner: 15,44 x 5,64 x 2,23 m.

Byggdes för räkning handelsmannen Erik Häggström d.y. Dalkarlså.

1859: Omtacklad till skonert och registrerad på Strömbäcks glasbruk (Nils Jakob Häggström). Ommätt 20 82/100 svåra läster.

Förliste vid Ivarsboda 1880.

23. NICOLINA

Barkskepp om 216 85/100 svåra läster. Byggd 1856 vid Mariebergs skeppsvarv i Dalkarlså under ledning av skeppsbyggmästaren Willehard Sandström av furu på kravel.

Dimensioner: 36,37 x 8,91 x 4,9 meter.

Byggdes för räkning handelsmannen Erik Häggström d.y. Dalkarlså.

1874, 11/7: Erik Häggström d.y. död. Övertagen av sterbhuset och änkan Maria Christina Häggström utsedd till ny huvudredare.

1877: Häggströmska handelshuset försatt i konkurs.

1881: Sål原因 till sjökaptan Abraham Stenman i Djupvik Umeå socken. Uppmättes nu till 366 81/100 ton.

1887: Sål原因 till sjökaptan Adolf Seybrandt Wessblad i Stockholm.

1888, 1/10: Utmättes för skuld och såldes den 15/10 på exekutiv auktion till sjökaptan J. F. Strömberg i Göteborg för 6.500 :- . Strömberg överlät i sin tur fartyget till handelsmannen J. Schubach. Vilken i sin tur överlät det till bokhållaren Frans Ludvig Nilsson i Göteborg. Ett partrederi bildades därefter för fartyget med F. L. Nilsson som huvudredare. Övriga delägare var handelsmannen Jacob Salmbach, bokhållarna David Blidberg och August Leffler samt skeppsklarerarebolaget August Leffler & Son i Göteborg. Omdöpt till ANDREA.

På resa London – Buenos Aires sprang fartyget läck under en svår storm den 7/2 1889 och ankom den 12/2 läck till The Downs. Fortsatte sedan till Ramsgate och vidare till London där fartyget såldes på offentlig auktion till A/S Andrea (W. Sülerka) i Fredrikstad. Omdöpt till ANDREA.
Förliste 1891.

24. ERICA MATHILDA

Skonert om 90 22/100 svåra läster. Byggd 1855 vid Strömsörs skeppsvarv i Nordmaling under ledning av skeppsbymästaren Olof Anton Bäckström av furu på krael. Dimensioner: 26,13 x 7,42 x 3,06 m.

Byggdes för räkning ett partrederi brukspatron Erik Häggström d.ä., Strömsör (1/2) som huvudredare och sjökaptan Olof Häggström, Umeå (1/2) som övrig delägare.

1856: Sål原因 liggande i Marseille till okänd köpare.

25. OSCAR

Barkskepp om 231 svåra läster eller 422 80/100 franska ton. Byggt 1839 i Bordeaux av ek på krael. Dimensioner: 35,94 x 9,0 x 5,27 meter

Byggdes för räkning okänd beställare.

1856, 5/9: Köpt av sjökaptan Olof Häggström, Umeå liggande i Marseille från en fransk undersåte.

1857: Övertagen av brukspatron Erik Häggström d.ä., Strömsör.

Grundstötte vid utgående från Kylörn den 29/10 1859 på resa Kylörns lastageplats – Marseille med trävaror. Skadorna på det i övrigt i dålig kondition varande skeppet var så omfattande det slopades efter att ha återvänt till Kylörn.

26. ÖRNEN

Slup ibland kallad pråm om 16 svåra läster. Troligen byggd vid Kylörns skeppsvarv omkring 1856 av furu på klink.

Dimensioner: okända.

Byggdes för räkning brukspatron Erik Häggström d.ä., Strömsör.

1859: Registrerad på Strömbäcks glasbruk (Nils Jakob Häggström).

1862: Kallas numera pråm.

Under svårt väder den 27/7 1871 förlorade seglen på resa Dalkarlså – Strömbäcks glasbruk med sand mellan Petlandsskär och Bredskär. Den våldsamma sjön grävde alltmer ner fartyget, som slutligen sjönk. Besättningen kunde rädda sig iland m.h.a. skeppsbåten. Förlisningen skedde likväl inte på djupare vatten än att fartyget kunde bärgas påföljande år och istandsättas.

1874: Uppmättes till 37,68 ton.

Förliste slutligen 1880 vid Norra Kvarnen

27. SVAN

Slup om 6 svåra läster. Byggd okänt år, troligen av furu på klink.

Dimensioner: okända

1857: Ägdes av handelsmannen Erik Häggström d.y., Dalkarlså.

Vidare öden okända.

28. GOTTHARD

Skonert om 16 77/100 svåra läster. Byggd 1858 vid Mariebergs skeppsvarv i Dalkarlså under ledning av skeppsbymästaren Willehard Sandström av furu på krael. Dimensioner: 15,38 x 5,05 x 2,2 meter.

Byggd för räkning Strömbäcks glasbruk (Nils Jakob Häggström).

1881: Sål原因 till kommissionslantmätaren Erik Gustaf Huss i Lövånger.

Efter ett haveri till havs seglades fartyget in till Gammel-Kallviken.

1883. Vraket ligger nu utfläkt på botten i det inre av Kallvikens hamn.

29. HELENA

Barkskepp om 335 64/100 svåra läster. Byggd 1857 vid Kylörns skeppsvarv i Nordmaling under ledning av skeppsbymästaren Willehard Sandström av furu på krael.

Dimensioner: 39,55 x 9,89 x 5,28 m.

Byggdes för räkning ett partrederi med bruksägaren Robert Wilhelm Haeggström, Håknäs (9/10) som huvudredare och sågverksägaren Gustaf Edvard Haeggström, Håknäs (1/10) som övrig delägare.

1858, 5/10: 9/10 i fartyget sålt av Robert Wilhelm Haeggström till handelsmannen Erik Häggström d.y., Dalkarlså. 1865, maj: Sål原因 till ett partrederi i Arendal med sjökaptan N.S. Dahl som huvudredare. Omdöpt till VULCAN. Struken ur registren 1877.

30. MINNET

Brigg om 119 3/100 svåra läster. Byggd 1859 vid Mariebergs skeppsvarv i Dalkarlså under ledning av skeppsbymästaren Willehard Sandström av furu på krael. Dimensioner: 31,29 x 7,63 x 3,7 meter. Registreringsnummer: 865.

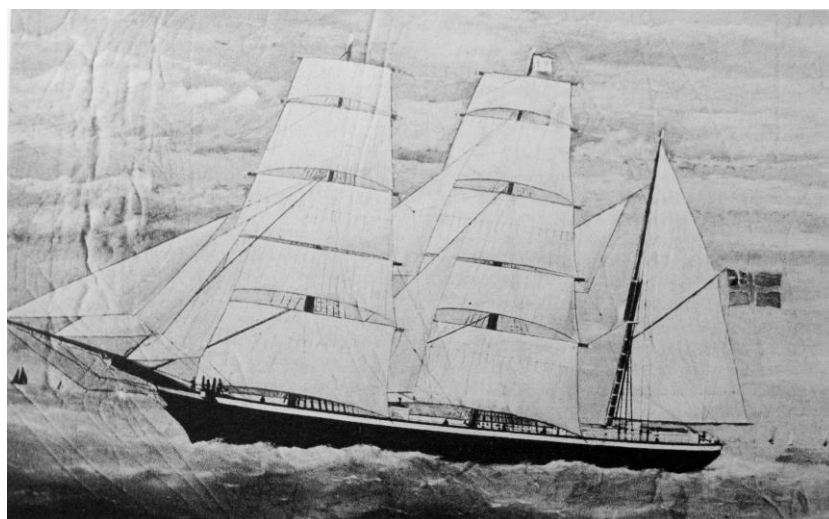
Byggdes för räkning handelsmannen Erik Häggström d.y., Dalkarlså.

1874, 11/7: Erik Häggström d.y. död. Övertagen av sterbhuset och änkan Maria Christina Häggström utsedd till ny huvudredare.

1877: Häggströmska handelshuset försatt i konkurs.

1880: Sål原因 till ett partrederi i Härnösand med sjömanshusombudsmannen Eric Magnus Sellström som huvudredare och ägare av ¼. Övriga delägare var sjökaptenerna Johan David Valfrid Lindström och Jonas Nygren samt fröken Charlotta Nygren med ¼ vardera. Uppmättes nu till 235 47/100 ton.

1891: Sål原因 till ett partrederi med sjökap-



Barkskeppet MARIA, byggt 1861 på Prästskäret i Dalkarlså. Foto från Västerbotten 1975.

ten Johan Alarik Johansson, Öster Edsvik som huvudredare. Övriga delägare var skepparen Anders Andersson, Rumshamn och handelsmannen Victor Segersten i Skeppsmyra. 1897: Sål原因 till handelsmannen Carl Oscar Brynolf i Norrköping. Avseglade den 3/8 1898 från Norrköping till Folkestone med plankor och battens. Efter att den 15/8 ha passerat Helsingör mötte man svåra stormar på Nordsjön, varvid fartyget arbetade hårt och sprang läck den 30/8 nära Gubbards fyrskepp. Besluts att söka nödhamn i Yarmouth, där fartyget efter genomförd besiktning kondemnerades.

31. MATHILDA

Brigg om 87 42/100 svåra läster. Byggd 1860 vid Mariebergs skeppsvarv i Dalkarlså under ledning av skeppsbyggmästaren Willehard Sandström av furu på kravel. Dimensioner: 27,10 x 7,24 x 3,46 m.

Byggdes för räkning brukspatron Erik Häggström d.ä., Strömsör.

1861, 31/7: Brukspatron Erik Häggström d.ä. död varvid sonen, handelsmannen Erik Häggström d.y. övertog fartyget.

1862, maj: Sål原因 liggande i Hamburg.

32. MARIA

Barkskepp om 229 90/100 svåra läster. Byggd 1861 vid Mariebergs skeppsvarv i Dalkarlså under ledning av skeppsbyggmästaren Willehard Sandström av furu på kravel. Dimensioner: 40,86 x 9,3 x 4,29 meter.

Byggdes för räkning handelsmannen Erik Häggström d.y., Dalkarlså.

1874, 11/7: Erik Häggström d.y. död. Övertagen av sterbhuset och änkan Maria Christina Häggström utsedd till ny

huvudredare.

1877: Häggströmska handelshuset försatt i konkurs.

1882: Sål原因 till ett partrederi i Umeå med sjökaptan Isak Petter Grubbström som huvudredare. Övriga delägare var sjökaptan Lars Wilhem Grubbström, styrman Jonas Alfred Grubbström och sjökaptan Carl Johan Hellberg. Uppmätt till 440 6/100 ton.

Ankom till St. Thomas i haveri och där kondemnerad samt såld på offentlig auktion enligt anmälan 26/12 1886.

33. SÄFVAR

Skonertbrigg om 88 52/100 svåra läster. Byggd 1855 vid Säfvar skeppsvarv i Skeppsvik, Umeå under ledning av skeppsbyggmästaren Willehard Sandström av furu på kravel. Dimensioner: 26,04 x 7,66 x 3,56 m.

Byggdes för räkning för räkning handelshuset Olof Forsell & Söner i Umeå som skonert.

1862: Köpt av handelsmannen Erik Häggström d.y., Dalkarlså. Omtacklad efter köpet till skonertbrigg.

1872: Sål原因 till ett partrederi i Bohuslän med 19 st. delägare Till huvudredare utsågs vice konsuln B. G. Mollén i Lysekil.

1878: Efter B. G. Molléns död utsågs skepparen Alfred Kihlberg i Djupedal till fartygets huvudredare. Antalet delägare i fartyget var då 19 st.

1881: Sål原因 till Stockholm.

Vidare öden okända.

34. DALKARLSÅ

Brigg om 161 65/100 svåra läster. Byggd 1863 vid Mariebergs skeppsvarv i Dalkarlså under ledning av skeppsbyggmästaren Willehard Sandström av furu på kravel. Dimensioner: 33,86 x 8,1 x 4,22 meter.

Byggdes för räkning handelsmannen Erik Häggström d.y., Dalkarlså.

1865: Sål原因 till ett partrederi i Stockholm med handelshuset Godenius & Co. som huvudredare samt sjökaptenerna Nils Edvard Melin och Anders Nilsson som övriga delägare för 50.000 riksdaler riksmünt.

1879: Sål原因 till ett partrederi med lantbrukaren Måns Andersson i Lönskog som huvudredare. Övriga delägare var sjökaptenerna Carl August Pettersson och Nils Christian Pyk i Helsingborg samt A. Nilsson i Väsby.

1886: C. A. Pettersson och A. Nilsson löser ut de andra delägarna. Pettersson utses till fartygets huvudredare. Uppmätt till 301 25/100 ton.

1887: C. A. Pettersson död. Handelsmannen A. Nilsson i Väsby utses till ny huvudredare.

Förliste i Visby hamn 1891.

35. ULRIKA

Brigg om 69 5/10 nyläster. Byggd 1866 vid Mariebergs skeppsvarv i Dalkarlså under ledning av skeppsbyggmästaren Erik Anton Löfgren av furu på kravel. Dimensioner: okända

Byggdes för räkning handelsmannen Erik Häggström d.y., Dalkarlså och sjösattes med namnet ULRIKA men såldes under utrustningstiden till ett partrederi bestående av grosshandelsfirman J. Bergman Olsson i Stockholm (huvudredare) och sjökaptan J. M. Törngren i Karlshamn. Omdöpt till JOHANNES.

1871: J. M. Törngren övertog J. Bergman Olssons andel i fartyget.

1871: Kondemnerad efter att ha inkommit i haveri. Vidare öden okända.

36. J. BERGMAN OLSSON

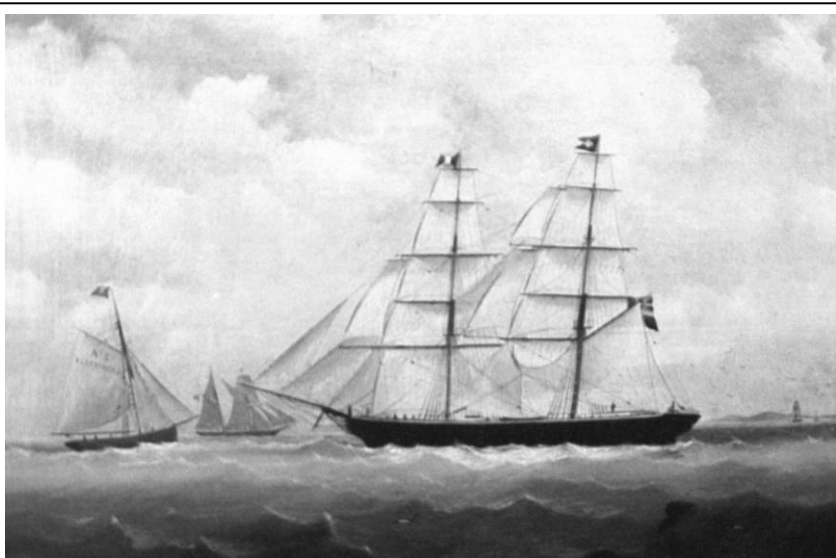
Barkskepp om 159 nyläster. Byggd 1867 vid Mariebergs skeppsvarv i Dalkarlså under ledning av skeppsbyggmästaren Erik Anton Löfgren av furu på kravel. Dimensioner: 41,8 x 8,9 meter.

Byggdes för räkning handelsmannen Erik Häggström d.y., Dalkarlså.

1867, oktober: 1/8 i fartyget såld till sjökaptan Pehr Fredric Lindstedt i Umeå.

1874, 11/7: Erik Häggström d.y. död. Övertagen av sterbhuset och änkan Maria Christina Häggström utsedd till ny huvudredare.

1875, 2/1: 7/8 i fartyget sålt av Erik Häggströms sterbhus (Maria Christina Häggström) till Nordmalings Skeppsrederi AB för 65.125:-. Till fartygets huvudredare utsågs sjökaptan Pehr Fredric Lindstedt.



Briggen DALKARLSÅ, byggd 1863 på Prästskäret i Dalkarlså. Foto från Boberg: Västerbottnisk Skeppslista.

1885, 15/12: P.F. Lindstedt död. Till ny huvudredare utsågs sjökapten Carl Magnus Bodén.

Strandade i slutet av februari 1894 på resa Rio de Janeiro – Maceio med barlast på Barbro Bank nära Maceio och blev totalt vrak, sedan besättningen insjuknat och blivit oduglig till arbete. En man omkom.

37. LOVISA

Brigg om 72 nyläster. Byggd 1868 vid Kylörns skeppsvarv i Nordmaling under ledning av skeppsbyggmästaren Erik Anton Löfgren av furu på kravel. Dimensioner: 29,99 x 8,22 meter.

Byggdes för räkning handelsmannen Erik Häggström d.y., Dalkarlså.

1874, 11/7: Erik Häggström d.y. död. Övertagen av sterbhuset och änkan Maria Christina Häggström utsedd till ny huvudredare.

1877: Häggströmska handelshuset försatt i konkurs.

1881: Söld till ett partrederi med bokhållaren Alfred Fahlgren, Alfredhem Själevads socken som huvudredare och sjökapten Carl Arthur Wolff som övrig delägare.

1883, oktober: Omtacklad till skonert i Glasgow.

Strandade den 21/3 1885 på ett korallrev på sydkusten av ön Vieques öster om Puerto Rico på resa Vieques – New York med socker. Flottogs och kunde ankras upp i Wadstead of Playa Vieja för att lossa. Kondemnerades vid besiktning och besättningen sändes till St. Thomas.

38. ULRIKA

Barkskepp om 119 5/10 nyläster. Byggt 1868 vid Mariebergs skeppsvarv i Dalkarlså under ledning av skeppsbyggmästaren Erik Anton Löfgren av furu på kravel.

Dimensioner: 36,52 x 8,8 meter.

Byggdes för räkning handelsmannen Erik Häggström d.y., Dalkarlså.

1871: Söld till grosshandlaren Adolf Emil Bergman i Stockholm, vilken överlät 1/6 i fartyget till sjökapten J. M. Törngren i Karlshamn.

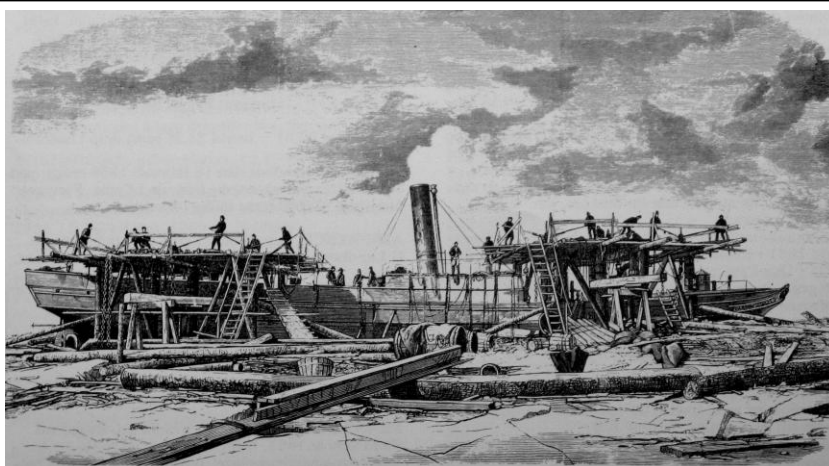
1879: Övertagen av ett partrederi i Karlshamn med sjökapten Johan Törngren som huvudredare. Övriga delägare var slaktaren C. Elg, styrmannen C. Törngren, sjökapten F. A. Harms och sjömannen S. J. Hagelberg. Uppmått till 381 24/100 ton.

Hemmahörande i Fjällbacka 1884.

Nedriggad till läktare 1888.

39. DANIEL

ångskonert om 45 17/100 svåra läster, 22 nyläster eller 183 ton. Byggd 1853 i Aberdeen av järn på klink som propellerdriven ångskonert.



Ångfartyget DANIEL. Teckning från Ny Illustrerad Tidning 1868.

Dimensioner: 36,22 x 5,55 x 2,67 meter. Maskineri: Ångmaskin om 50 nhk.

Byggdes för räkning okända beställare. 1857, mars: Köpt av ett partrederi i Stockholm med grosshandlaren Pehr Wikström junior som huvudredare samt med handelsbolaget Erik Fröberg & Co. och konsultn Lars Niclas Eneqvist som övriga delägare. Döptes till DANIEL och insattes på traden Stockholm – Umeå. 1858: Söld till nybildade Umeå Nya Ångbåts AB med samma uppgift Grundstötte den 1/10 1866 och sjönk i Kalmarsund, Norrbyskär på resa Stockholm – Umeå. Passagerare och besättning räddades.

1868: Bärgades och bogserades in till Umeå för provisorisk reparation av ångslupen PHOENIX och såldes som vrak på auktion den 20/7 1868 för 10.000 riksdaler till handelsmannen Erik Häggström d.y. i Dalkarlså.

1869: Reparerades vid William Lindbergs Mekaniska Verkstad i Stockholm

och försågs bl.a. med en ny ångmaskin om 80 nhk.

1870: Söld till Ångfartygsbolaget Norrland (Erik Häggström d.y.) i Umeå och stiftat 1869 för 80.000 riksdaler. Omdöpt till NORRLAND och insattes på traden Stockholm – Gävle – Sundsvall – Härnösand – Umeå.

1874: Handelsmannen Anders Grahn i Umeå utsågs till ny huvudredare för fartyget.

1885: Söld till grosshandlaren O. V. Slöör i Stockholm, vilken i sin tur överlät fartyget på Stockholm – Norrlands Ångfartygs AB och kom att trafikera mellan Stockholm och Hudiksvall.

1886: Söld till Ångfartygs AB Hudiksvall, omdöpt HUDIKSVALL II.

1888, september: Söld till Stavanger och omdöpt till TRAFIK användes fartyget som sill- och oljetransportfartyg.

1921: Avförd ur det norska skeppsregistret som sjunken under uppläggnig.



Barkskeppet J. BERGMAN OLSSON, byggt 1867. Tavla sign. Ed. Adame 1881 Havre. Läns museet Murberget.

40. ERICA

Skonert om 32 5/10 nyläster. Byggt 1869 vid Näs skeppsvarv Bygdeå socken och riggad vid Mariebergs skeppsvarv i Dalkarlså på kravel under ledning av skeppsbyggmästaren Erik Anton Löfgren av furu på kravel. Dimensioner: 21,67 x 6,56 meter.

Byggdes för räkning ett partrederi med handelsmannen Erik Häggström d.y., Dalkarlså som huvudredare och med handelsmannen Carl W. Wall samt handelsbokhållarna Mårten H. Grahn och J. Wilhelm Hallström i Umeå som övriga delägare.

1874: Sål原因 till ett partrederi i Rundö Tjernö socken, Bohuslän med 16 delägare. Till huvudredare för skonerten utsågs hemmansägaren Ephraim Olsson i Rundö.

1877: Partrederi ombildat och till ny huvudredare utsågs fyrbiträdet Olaus Olsson i Norrkoster. Antalet delägare var nu 23 st.

Den 18/4 1882 anmäldes att fartyget förolyckats.

41. ZACHARIAS

Barkskepp om 102 nyläster. Byggt 1869 vid Mariebergs skeppsvarv i Dalkarlså under ledning av skeppsbyggmästaren Erik Anton Löfgren av furu på kravel. Dimensioner: 27,86 x 7,85 meter.

Byggdes för räkning handelsmannen Erik Häggström d.y., Dalkarlså. 1874, 11/7: Erik Häggström d.y. död. Övertagen av sterbhuset och änkan Maria Christina Häggström utsedd till ny huvudredare.

1877: Häggströmska handelshuset försatt i konkurs.

1882: Sål原因 till ett partrederi med handelsmannen Carl Johan Andersson som huvudredare samt rådman Mauritz Schildt, konsul Conrad Schildt och sjökapten Benjamin Lindberg i Umeå som övriga delägare. Registrerades i Norge.

Försvann med man och allt på Atlanten på resa till Västindien 1885.

42. HANNAH

Brigg om 81 nyläster. Byggt okänt år i Memel av ek på kravel. Dimensioner: 27,86 x 7,85 meter.

Byggdes för räkning okänd beställare. Avseglade den 4/10 1869 från Hörnefors till Leith med batten men blev samma kväll vrak vid Lördagshälan utanför Nordmalingskusten. Vraket inbogserades till Kylörn och kondemnerades. Vraket inropades på auktion av sågverksägaren Gustaf Edvard Haeggström i Håknäs för 8.415 riksdaler.

Vintern 1869 - 1870: Förbyggd vid Kylörns skeppsvarv under ledning skeppsbyggmästaren E. A. Löfgren och

registrerades sedan på Håknäs sågverksintressenter, herrar Eric Häggström, Robert Wilhelm Haeggström och Gustaf Haeggström samt handelsmannen Olof Edvard Thurdin.

1874: Sål原因 till ett partrederi i Bohuslän med 18 st. delägare. Till huvudredare utsågs hemmansägaren Johannes Berntsson i Kaflanda.

Den 31/5 1891 anmäldes att fartyget sålts för upphuggning i Köpenhamn.

43. JEHU

Skonert om 36 63/100 svåra läster. Byggt 1857 vid Tegsvarvet i Umeå under ledning av skeppsbyggmästaren Willehard Sandstöm av furu på kravel. Dimensioner: 17,81 x 5,79 x 2,67 meter.

Byggdes för räkning Strömbäcks glasbruk (Nils Jakob Häggström).

1872, 1/5: Köpt av handelsmannen Erik Häggström d.y., Dalkarlså. 1872, maj: Sål原因 till handelsbolaget C. A. Winroth & Co. i Piteå.

1882: Sål原因 till Rudolf Örtenberg i Stockholm. 1885: Sål原因 till C. D. Mattsson i Ortalund.

1889: Sål原因 till handelsbolaget Lagerstedt & Johansson i Stockholm. Vidare öden okända.

44. CHRISTINA

Barkskepp om 180 nyläster. Byggt 1872 vid Mariebergs skeppsvarv i Dalkarlså under ledning av skeppsbyggmästaren Erik Anton Löfgren av furu på kravel. Dimensioner: 42,3 x 8,88 meter. Registreringsnummer: 266.

Byggdes för räkning handelsmannen Erik Häggström d.y., Dalkarlså.

1874, 11/7: Erik Häggström d.y. död. Övertagen av sterbhuset och änkan Maria Christina Häggström utsedd till ny

huvudredare.

1877: Häggströmska handelshuset försatt i konkurs.

1881: Sål原因 till ett partrederi i Göteborg med handelsmannen Frans Reinhold Hullström som huvudredare. Övriga delägare i fartyget var skeppsmäklaren Adolf Florell och sjökapten Frans Edvard Andersson.

1892, 30/6: 1/8 i fartyget såldes till sjökapten Adolf Bernhard Elfversson i Göteborg. Vilken tillika utsågs till fartygets huvudredare den 15/ 1892. Övriga delägare utgjordes vid denna tidpunkt av Hullström med 9/16 och Florell med 5/16.

Förliste den 4/1 1894 på resa Trapani – Göteborg med salt på Goodwind Sands.

45. NORDEN

Barkskepp om 95 5/10 nyläster eller 348,68 ton. Byggt okänt år i Lübeck av ek på kravel.

Dimensioner: 31,59 x 8,46 meter

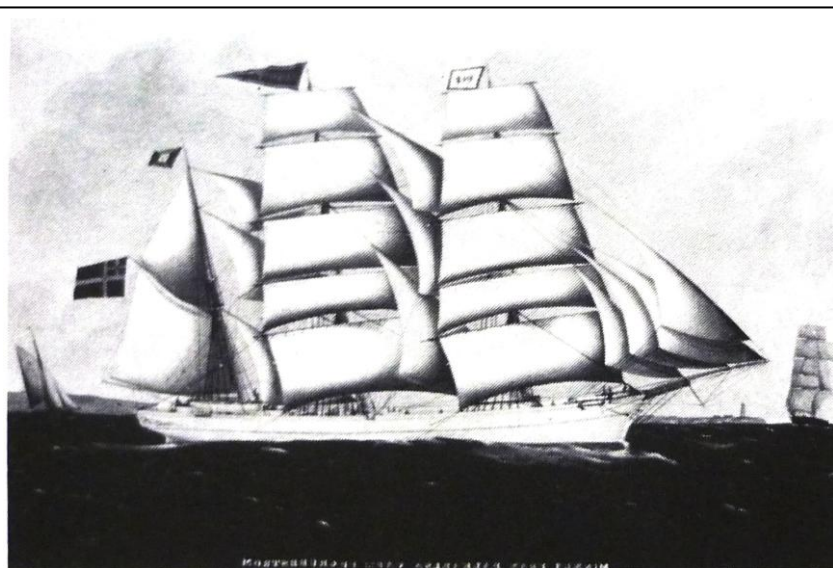
Byggdes troligen för räkning sjökapten Emil Schultz i Lübeck.

1873, 16/9: Köpt av handelsmannen Erik Häggström d.y. i Dalkarlså. Hade hösten 1872 inkommit till Rathan i haveri och reparerades av ek och furu på kravel under våren – sommaren 1873 vid Mariebergs skeppsvarv.

1874, 11/7: Erik Häggström d.y. död. Övertagen av sterbhuset och änkan Maria Christina Häggström utsedd till ny huvudredare.

1877: Häggströmska handelshuset försatt i konkurs.

1882: Sål原因 till ett partrederi i Väddö socken med hemmansägaren Pehr Persson som huvudredare. Övriga delägare var nämдемannen Mats Jansson, f.d. nämдемannen Carl Ohlsson och direktören Gustaf Fosselius. Sprang läck på resa St. Ybes –



Barkskeppet MINNET, byggt 1875. Foto från Boberg: Västerbottnisk Skeppslista.

Oskarshamn med salt och blev införd till Falmouth i september 1887. Kondemnerad och såld på offentlig auktion.

46. DALKARLSÅ

Skonert om 30 nyläster eller 96,8 ton. Byggt 1874 vid Mariebergs skeppsvarv i Dalkarlså under ledning av skeppsbyggmästaren J. Andersson av furu på kravel.

Dimensioner: 24,67 x 6,2 x 2,97 meter. Registreringsnummer: 1285.

Byggsdes för räkning handelsmannen Erik Häggström d.y.:s sterbhusdelägare. Till huvudredare utsågs änkan Maria Häggström, Dalkarlså.

1877: Häggströmska handelshuset försatt i konkurs.

1881: Såld till sjökapt. Carl Anton Häggström, Sikeå.

1903, 14/1: Såld till ett partrederi i Råå med 7 st. delägare för 4.000:-. Till huvudredare utsågs skepparen Bengt Göransson.

1906: Såld till ett partrederi i Domsten 5 st. delägare. Till huvudredare utsågs styrman Karl August Bergström.

Totalförliste vid Lickershamn på Gotland under en storm i augusti 1906.

47. MINNET

Barkskepp om 200 nyläster eller 529 40/100 ton. Byggt 1875 vid Mariebergs skeppsvarv i Dalkarlså under ledning av skeppsbyggmästaren Antonius Löfgren av furu på kravel.

Dimensioner: 42,3 x 8,88 meter.

Registreringsnummer: 745.

Byggsdes för räkning handelsmannen Erik Häggström d.y.:s sterbhusdelägare. Till huvudredare utsågs änkan Maria Häggström, Dalkarlså.

1881: Såld till sjökapt. Pehr Fredric Lindstedt i Umeå.

1888: Ny hemort Landskrona.

1898: Såld till handelshuset P. Wikström & Co. i Stockholm. Landskrona kvarstod emellertid som fartygets hemort.

Strandade och blev vrak den 28/12 1898 vid indiska kusten utanför Port Calimor, 20 miles norr om Negapotam nära Madras och blev totalt vrak på resa Malin Australien - Negapotam. Hade före strandningen förlorat rodret.

48. ANNA

Barkskepp om 516,9 ton. Byggt 1882 vid Mariebergs skeppsvarv i Dalkarlså under ledning av skeppsbyggmästaren O.P. Åberg av ek och furu på kravel.

Dimensioner: 43,40 x 9,76 meter.

Bygget påbörjades redan omkring 1877 för räkning handelsmannen Erik Häggström d.y.:s sterbhusdelägare. Efter handelshusets konkurs avstannade emellertid bygget.

1881: Bygget såldes till sjökapt. G. F. Lundberg stående ofärdigt på stapeln. Lundberg lät sedan fortsätta bygget.

1883: Såld i färdigt skick till Rederi AB Union (André Oscar Wallenberg) i Stockholm.

1890: Såld till A. J. Olsen i Tønsberg.

Förlist 1892.

Källor:

Tidskriften Västerbotten nr. 1/1989: "Det Häggströmska handelshuset" av Iréne Gustafsson.

Tidskriften Västerbotten 1933: "Minnen från ett gammalt skeppsvarv" av Sven-Erik Hedman och "Häggströmmarna – en Västerbottensk köpmanssläkt" av Erik Modin.

Tidskriften Västerbotten: "Ur min levnadsteckning" av Emanuel Boström "Västerbottensk skeppslista" av Kurt Boberg.

"Vrak och sjöolyckor vid Västerbottens kust" av Kurt Boberg och Alf Öhman

Kommerskollegiums Arkiv. Konsulernas Skeppslistor och fribrev.

Stockholms stadskamrerars Arkiv. Tolagsjournaler och hamnpenningjournaler.

Norr- och Västerbottens Tidning.

Umebladet.

Göteborgs Handels- & Sjöfarts Tidning

Hernösandsposten.

Vesternorrlands Allehanda.

Stockholms Handelskollegium. Sjöfolkskontrollen. Inkomna sjöpass.

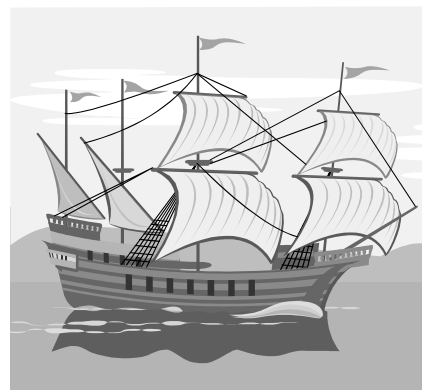
Stockholms Magistrat- & Rådhusrätts Arkiv. Skeppsmätarebrev.

Umeå rådhusrätts protokoll.

Norrlands Sjöassuransförenings dis-pacheböcker och registerböcker.

Wikipedia m.fl. hemsidor på Internet.

SLUT



BOOM

MODERN HOMES

www.boomstore.se

**Möbler, Inredning, Belysning,
Hemtextil m.m. finner Du hos
BOOM. Förmansvägen 5 i Birs-
ta, Sundsvall.**

Läktarproffs
FASTIGHET

Lediga lokaler

Kontakta Caroline Vikström

070-58 58 883

caroline.vikstrom@laktarproffs.se

Bli en Primus-Pol(l)are

Skänk en Pollare till Primus – Inte en riktig pollare utan ett bidrag på minst 300 kr som hjälp till restaureringsarbetet.

Som ett tack utnämns Du till Primus-Polare och får ett tackkort med en bild av Primus, målad av konstnären Gunnar Dahlgren. Dessutom kommer namnen på Primus-Polarna att redovisas i Lubrikatorn och på hemsidan.



- o - o - o -

Primus-Pol(l)are 2009

Barbro och Christer Berge, Sundsvall
Anders Brodén, Timrå
Marianne o. Allan Forsgren, Sundsvall
Stig Majström, Gnarp
Leif Öberg, Sundsvall

Primus-Pol(l)are 2010

Sven-Evert Granlund, Härnösand
Arne Karlsson, Hägersten
Jan Lövgren, Ankarsvik
Christer Samuelsson, Stockholm
Marit o. Bertil Rydholm, Kristinehamn
Gunnar Lindblom, Alnö
Bo A. Bergström, Ekerö
Kurt Edvall, Timrå

Primus-Pol(l)are 2011

Dag Ekholm, Palma de Mallorca
Mats-Ola och Eva Larsson, Alnö
Stig Lindström, Sundsvall
Ronny Svensson, Söråker

Primus-Pol(l)are 2012

Ulf Wickström, Alnö
Per Öhlén, Alnö
Svante Blom, Kramfors
Föreningen Sägverksfolket, Alnö
Nils-Magnus Huss, Sundsvall
Sven Jönsson, Åkersberga
Jorma Lithén, Agnesberg
Tommy Näsman, Alnö
Christer Olofsson, Nyland
Lars Pettersson, Alnö
Göran Westberg, Sundsvall
Wifstavarfs Båtklubb, Vivstavarv

Primus-Pol(l)are 2013

Gunnar Hedman, Hägersten
Sture Händel, Uppsala
Anders Johannesson, Härnösand
Eva och Mats-Ola Larsson, Alnö
Stefan Montelius, Täby
Bengt Näsman, Sundsvall
Kjell Palén, Sundsvall.
Lars Åhlin, Gävle
Mikael Ålin, Alnö

Primus-Pol(l)are 2014

Bo Bergström, Ekerö
Lars Collander, Kulltorp
Leif Iggeström, Njurunda
Arne Karlsson, Hägersten
Mats-Ola Larsson, Alnö
Stig Lindström, Sundsvall
Lennart Ljung, Sandöverken
Lars Löfqvist, Sundsbruk



Vi stödjer renoveringen av PRIMUS

Kvissleby Färg
Buktens Stål
ESAB svetstillbehör
RK Verktyg
Batterilagret
Jula
Apoteket Kronan Droghandel
Bauhaus
G S Birsta AB

Lerviks Trä AB, Alnö
Musik Nord, Sundsvall
Claes Erik Norén, Härnösand
Sven Olsson, Hallstavik
Fredrik Röstberg, Alnö
Jarl-Åke Sjöberg, Gävle
Torbjörn Wiik, Väddö

MEDELPADS SJÖ- HISTORISKA FÖ- RENING

STYRELSE 2014

Ordf. **Hans Nilsson**, Marnavägen 180, 862 96 NJURUNDA. 060-346 54

Sekr. **Jarl Larsson**, Kungsvägen 101, 860 35 TIMRÅ. 060-57 81 80

Kassör **Margareta Bylund** Marnavägen 180, 862 96 NJURUNDA. 060-346 54

Vice ordf. **Daniel Näsman**, Vibacksvägen 31, 865 91 ALNÖ. 070-310 20 09

Led. **Per Gustaf Hegner**, Vikarbodarna 226, 862 96 NJURUNDA. 060-380 10

Led. **Sture Kriström**, Riddargatan 13 B, 856 45 SUNDSVALL. 060-53 80 25.

Led. **Martin Wisten**, Volframvägen 13, 862 40 NJURUNDA. 070-272 79 15

Suppl. **Bengt Näsman**, Vikingavägen 45 A, 857 42 SUNDSVALL. 060-61 03 61.

Suppl. **Lars Löfqvist**, Aprilvägen 25, 865 35 SUNDSBRUK 060-53 62 28

MARKNADSFÖRING

Per Gustaf Hegner, Vikarbodarna 226, 862 96 NJURUNDA. 060-380 10

PROGRAMANSVARIG

Per Gustaf Hegner, Vikarbodarna 226, 862 96 NJURUNDA. 060-380 10

KONTAKTPERSON TIMRÅ KOMMUN

Jarl Larsson, Kungsvägen 101, 860 35 TIMRÅ. 060-57 81 80

REVISORER

Sören Nordqvist, Kajvägen 7, 861 34 TIMRÅ. 060-57 56 94

Tommy Näsman, Vibacksvägen 31, 865 91 ALNÖ. 0730-31 67 86

PRIMUSANSVARIG

Daniel Näsman Vibacksvägen 31, 865 91 ALNÖ. 070-310 20 09

LOTTERIANSVARIG

Jarl Larsson, Kungsvägen 101, 860 35 TIMRÅ. 060-57 81 80

IT-ANSVARIG

Anders Nilsson
anders@noasys.se

MEDLEMSREGISTER

Tore Olsson, Luleåvägen 111, 857 31 SUNDSVALL 060-61 06 24

ADRESSER:

Föreningen:
Medelpads Sjöhistoriska Förening
c/o Jarl Larsson
Kungsvägen 101
860 35 TIMRÅ

Lubrikatorn:
Medelpads Sjöhistoriska Förening
Lubrikatorn
c/o Tore Olsson
Luleåvägen 111
857 31 SUNDSVALL

MEDLEMSAVGIFT 2014

Över 16 år 250 kr,
under 16 år 125 kr

PLUSGIRO 433 38 38-3
BANKGIRO 958-9557

ALNÖBRON 50 ÅR



I år när den nya bron över Sundsvallsfjärden ska invigas i november, kan det vara skäl att påminna om att det är nästan exakt 50 år sedan Alnöbron invigdes, en bro som var efterlängtd av de flesta Alnöbor. När det gäller Sundsvallsbron är meningarna mer delade.

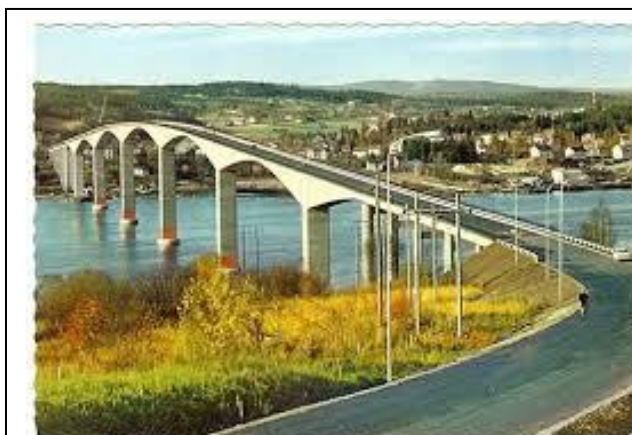
Brofakta om Alnöbron.

Den kostade staten omkring 16,5 miljoner att bygga. Den är 1942 m lång och var 1964 landets längsta sammanhängande bro. Konstruktionen kallas förspänd betongbalksbro och var den femte i Sverige med den konstruktionen. Den har sju spann, som vilar på sex huvudpelare, varav fyra står ute i vattnet och den välver sig över 670 m fritt vatten. Högsta höjd över havsytan är 44,7 m och den segelfria höjden är 40 m. De tre mittspannen mäter 134 m vardera. Körbanan är 7,5 m bred och gångbanorna 0,75 m på vardera sidan.

Den 6 april 1961 tog landshövding Eric Wesström det första spadtaget i Johannedal för Alnöbron och den 24 oktober 1964 fick han klippa av invigningsbandet och förklara bron öppnad för trafik.

Brofrågan väcktes dock redan 1937 och belackarna menade, att man under tiden ätit och sammanträtt upp mer pengar än vad bron kostade att bygga.

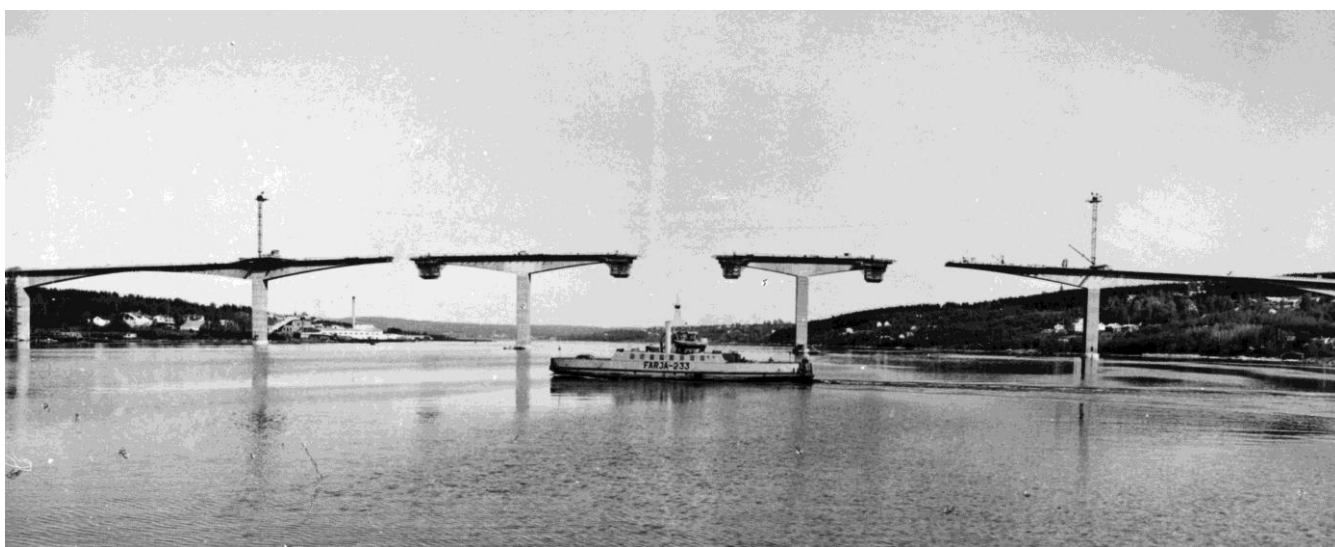
Invigningsdagen var det många fler än vad som fick plats, som ville åka med sista färjturen. Det skulle dock bli fler färjurer 1987, då Alnöbron genomgick en omfattande reparation och den tunga trafiken fick gå med färja över Alnösundet.



Alnöbron från Alnösidan. Vykort.



FÄRJA 302 under reparationen av Alnöbron 1987.



FÄRJA 233 var ordinarie Alnöfärja tillsammans med 243. Här syns 233:an mitt för bron under byggnadstiden.

VAGIA II (GRIZZLY)



Gävles nya bogserare VAGIA II, då hon anländer till Gävle den 30 sept i år vid 17.30-tiden efter en resa på 20 dygn från sin gamla hemort Tessaloniki. Farten hade legat på ca 8 knop för att spara på bränslet. I Gävle kommer den att få namnet GRIZZLY, vilket syns på den infällda bilden. Foton Christer Samuelsson.

