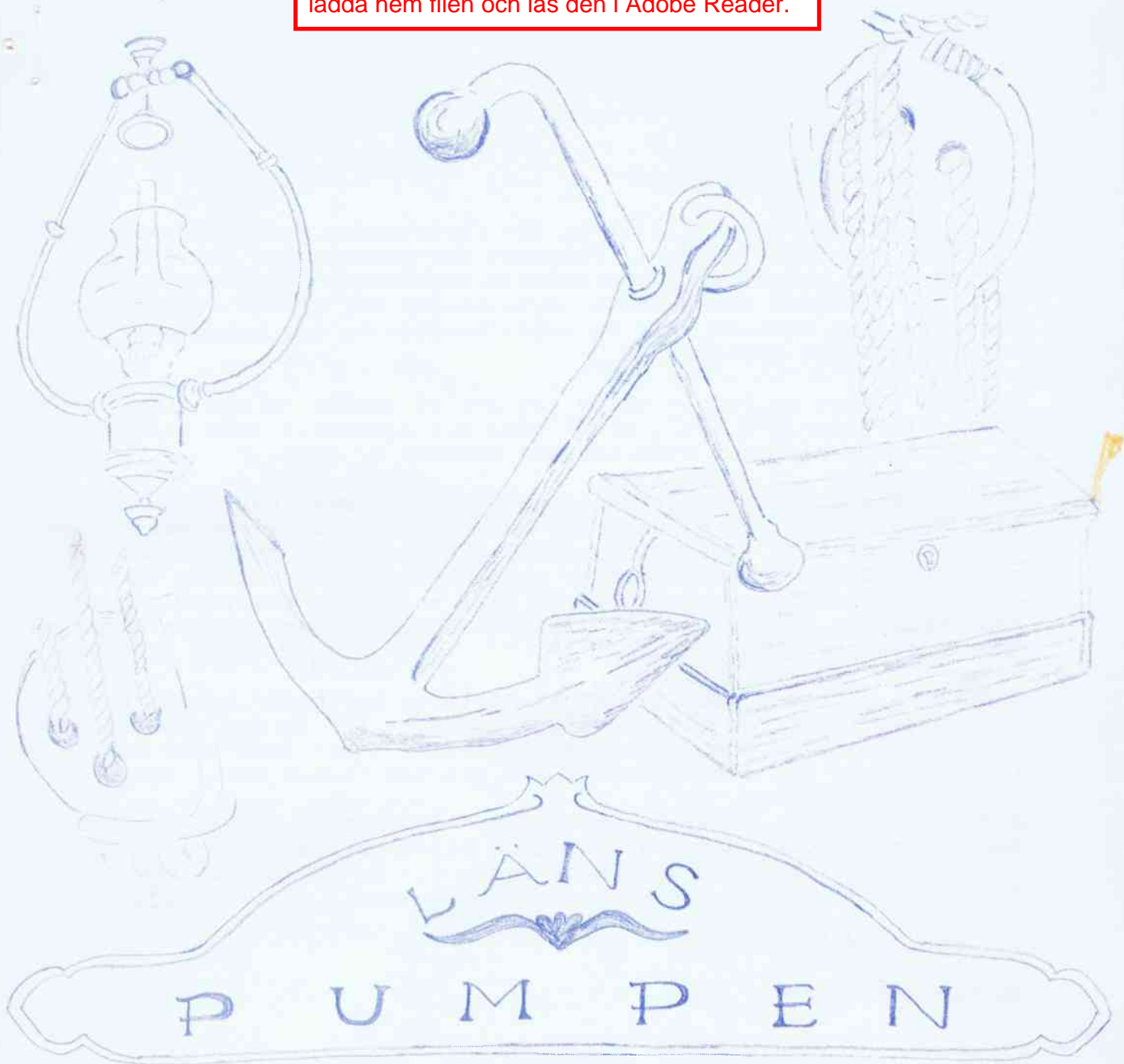


Om texten inte är läsbar i din webbläsare,
ladda hem filen och läs den i Adobe Reader.



Medlemsblad för Västra Avdelningen av KLUBB MARITIM - Förening för
Fartygshistorisk Forskning

Nummer 1, 1976. Den 24 februari. Årgång 5. Upplaga 200 ex

Vinjetten ritad av Gunn Kristiansson

Eftertryck tillåtes med angivande av källa

Nummer 15 från starten

Lösnummerpris 8:- kr. Prenumeration 1976 med 4 nummer 24:- kr.

Postgiro 815768-7 Gunn Kristiansson

Redaktör: Donald MacFie, Västgötagatan 1, 441 00 Alingsås. 0322-19807

Manus kan även sändas till Krister Bång, Skolängen 11, 433 00 Partille

Layout: Krister Bång

ORDFÖRANDE HAR ORDET

Hej!

Först skall jag be att få tacka för förtroendet som ordförande som jag fick vid årsmötet den 7 februari för ytterligare ett år. Året som gick har präglats av en intensiv verksamhet i styrelsen i samband med lokalens anskaffande. Avdelningen har antagit stadgar och styrelsen har utökats samt en lokalförvaltning har bildats för att handha lokalens skötsel.

I förra numret av Pumpen skrev jag att vi ansökt om ett lotteri för sista halvåret 1976. Fel. Skall vara 2:a kvartalet 1976 vilket ju är glädjande eftersom avdelningens ekonomi är svag.

De utlovade Lloyd's Registren från Sjöfartsmuseet har vi nu fått till lokalen. Det är en ansenlig mängd böcker som vi nu måste skaffa bokhyllor till för att vi skall kunna använda dem. Vi har därför prioriterat anskaffandet av en bokhylla och är därför tacksam för alla frivilliga penningbidrag till en sådan. Eventuella bidrag kan sättas in på postgiro 81 57 68-7 Gunn Kristiansson och skriv då "Bokhyllan" på talongen.

Träffarna på tisdagskvällarna har alltfler medlemmar börjat besöka, vilket jag tycker är glädjande och tacksamt för de som arbetar med lokalen. Jag vill även passa på att framföra ett tack till lokalförvaltningen för deras fina arbete som dom lägger ner i lokalen.

Jag får önska ett trevligt "båtologår" och hoppas att ni besöker lokalen någon gång under årets möten eller träffar. Om någon skulle vilja besöka lokalen under någon annan tid än när den är öppen, så finns ju möjligheten att ta kontakt med någon i lokalförvaltningen.

Väl mött under 1976!

Bertil Söderberg

0---o---0

REDAKTÖREN HAR ORDET

Så har då Länsypumpen gjort sin debut i offsettryck. Hur tyckte Du resultatet blev? När detta skrives har jag ingen aning men vi får hoppas det blir acceptabelt.

Den här framställningsmetoden är emellertid inte helt gratis. Man kan med fog säga att den är dyr. Om vi i fortsättningen vill ha vår Pump i detta skick får vi nog räkna med att skjuta till lite kulor extra. Men det får läsekretsen avgöra. Välkomna med synpunkter och penningbidrag.

Nästa nummer av Länsypumpen kommer ut i slutet av maj. Välkommen med manus före den 1 maj.

Donald Macfie

0---o---0

När det goda året 1953 klev uppför fallrepstrappan för att mönstra på skeppet TIDEN, fanns det trettiofem träskepp i det här landet lastande 300 tdw och däröver. De voro:

INGER - Härnösand	550 tdw	ZENITHA - Hällevikstrand	350 tdw
ELSE - Skillinge	500 "	ZITA - Brantevik	350 "
LISA - Bergkvara	500 "	IRMA - Skillinge	340 "
SVANEN - Klädesholmen	500 "	BRITTA - Timmernabben	335 "
SONJA - Skärhamn	500 "	ZENITHA - Skillinge	335 "
NORIK - Härnösand	485 "	IDALIA - Hällevik	330 "
GÄRD - Kalmar	480 "	ANN-IDA - Malmö	325 "
ETHEL - Skärhamn	475 "	WESTFART - Västervik	325 "
MARGITA - Stockholm	475 "	HEIMDAL - Kungälv	324 "
LENA - Gravarne	450 "	ARIEL - Oskarshamn	320 "
ELNA - Brantevik	400 "	ELLEN - Skärhamn	320 "
INGA-BRITT - Skillinge	400 "	EOLUS - Oskarshamn	320 "
ÖRNEN - Brantevik	400 "	GEFION - Nordvik	320 "
MARIE - Bleket	390 "	CONSTANCE - Malmö	310 "
SELMA - Skillinge	375 "	ASTRID - Karlskrona	300 "
DAGNY - Härnösand	375 "	TORA - Lidingö	300 "
HAFSTEN - Oskarshamn	365 "	INGA - Malmö	300 "
MARCIA - Norrköping	365 "		

Tolv i Bohuslän, åtta på Österlen, sju i Småland, tre i Härnösand, två i stockholmsräjongen, lika många i Blekinge och en i Östergötland.

Orterna med mer än en kanske intresserar: Fem i Skillinge, tre vardera hade Härnösand, Oskarshamn, Brantevik, Skärhamn och Malmö. Av dessa orter är fem avdöda som rederisamhällen...

Eftersom alla de här brikett- och träfraktarna nu är borta - de flesta helt, några bara från våra kuster - tänkte jag berätta deras historia, så gott det går utan att ha klängt som en apa i deras riggar eller med blåfrusna händer förtöjt deras stora skrov vid någon isig kaj långt nordpå i seglationens skymningstimma.

Fyrmastskonaren INGER byggdes 1920 av A/S Codanvaerft i Köge. Beställare var Rederi A/S Dragör i Köpenhamn och detta gav den stora skutan namnet LYNETTEN. Bolaget gjorde en ekonomisk kullerbytta året därpå och LYNETTEN, som fö byggts med motor, övergick till D/S Halla i Köpenhamn. Ännu ett danskt rederi hann hon med - D/S Margit i Köpenhamn som köpte henne 1927 - innan hon i augusti 1927 såldes till Rederi AB Simrishamn. Det var i den lilla idylliska fiskeristaden på Österlen som LYNETTENS namn ändrades till INGER.

Vintern 1939 såldes INGER till Adolf Hermansson m fl i Skärhamn och tjörnboarna fann ingen anledning att ändra namnet. På pricken fem år senare såldes fyrmastskonaren till Rederi AB Norrland i Härnösand, som då hade en lång rad stora träskutor i sin sold. Våren 1947 förflyttades INGER till Rederi AB Nordsverige, vilket tillhörde samma ägaregrupp. Nära jul 1963 var det slutseglat under svensk flagg. En herr G Wickbom köpte INGER för räkning Rederi AB Ingela i Sibbo. De finska redarna ändrade namnet till INGELA. Stormasten togs ner 1965 och det var en stubbrumpad INGELA som 1966 såldes till N H Klourig, en grek som föredrog MYRTIDIOTISSA framför INGELA. MYRTIDIOTISSA tog en trälast från Valdemarsvik till Tarragona och kom till Spanien den 30 september 1966. Sen har ingen sett henne. Trots att hon hänger med i Lloyds finns det nog anledning att anta att hon har slutseglat.

Reg.nr 7387

Även ELSE var en fyrmastskonare. Hon byggdes 1919 i Nakskov för A/S Motorseglarselskabet Nakskov, i vilket varvet förmodligen hade åtskilligt. Av rederinamnet framgår att LUDWIG THEISEN, som hon hette, redan då var motoriserad. Redan 1923 byts det ägare igen, H T Rasmussen i Nakskov går in som huvudansvarig. 1925 säljs den stora träskutan till J Raamodt i Tallin och under estländsk flagg förändrades namnet till ILMATAR. 1928 byter ILMATAR ägare i Estland och köps av Th Kain i Loksa. Denne man föredrar VEGA. 1932 flyttar VEGA, som flera andra stora skutor, till den skattebilliga ön Guernsey, som tillhör ögruppen Normandiska öarna i Engelska Kanalen. Ägare nu Guernsey Shipping Co Ltd och omdop till ST PETERS. Något år senare återinvandrar hon till Tallin och hålles då i handen av J Linkruus. Omnamnad till VENUS denna gång. I mars 1939 befinner sig Johan Theodor Johansson - sedermera Stenevad - i Tallin och köper då av Linkruus VENUS. Han döper om skutan till INGEGERD. Efter en del år i Bohuslän, som bl a givit skutan en ny Skandia 1943, säljs INGEGERD våren 1945 till John Erik Samuelsson m fl i Oskarshamn. 1951 säljs INGEGERD till Johan Hjalmar Thorsson m fl i Skillinge och får då namnet ELSE. Den 28 maj 1958 kolliderar ELSE 5-6 sjömil söder om Abbekås med ms ALSTERN av Helsingborg. ELSE, som befinner sig på en resa Lübeck - Södertälje tom, sjunker, men besättningen räddas. Tät tjocka låg över olycksplatsen.

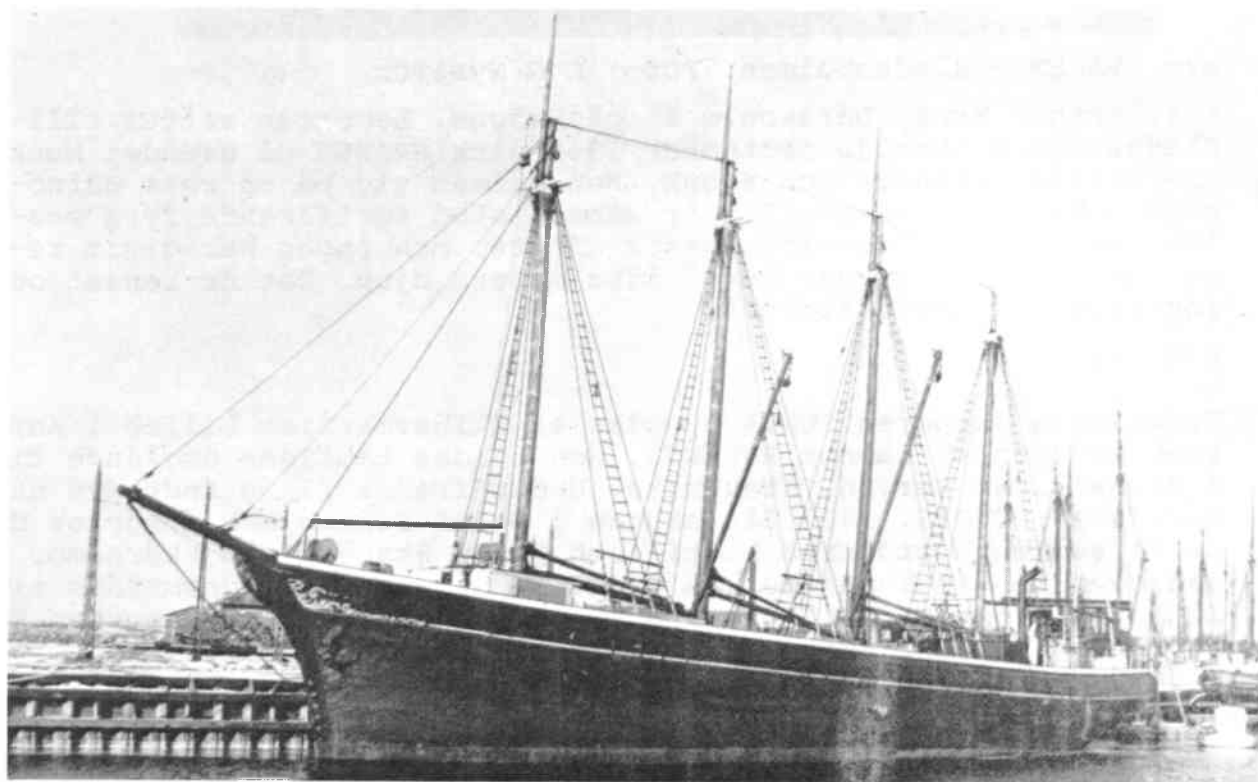
Reg.nr. 8342

LISA byggdes, liksom ELSE, i Nakskov och dessa båda skutor var i stort sett lika. ANNE LISE, som LISA hette från början, byggdes 1918 för Julius Christensen i Nakskov. Motor fanns redan från början. Våren 1923 såldes ANNE LISE till J W Herman Nyström m fl i Bergkvara och i närheten av Ragnabo kom skutan att bo som LISA. G L Berg utsågs till huvudredare våren 1932. Efter trettio seglationer för Bergkvara såldes LISA till Rederi AB Stenbogen i Gravarne. Bakom bolaget stod Johan Theodor Johansson-Stenevad, som under några år redade ovan nämnda INGEGERD. Stenevad fick inte mycket glädje av LISA. Redan den 19 december 1954 sprang hon läck och sjönk utanför Faerder i Oslofjordens mynning.

Reg.nr. 6988

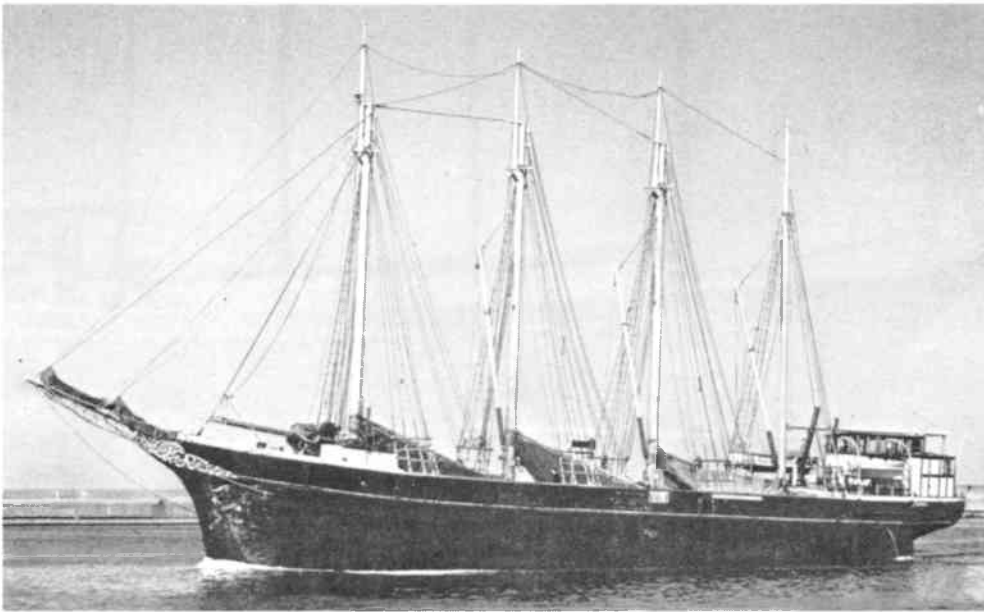


s/m INGEGERD - Oskarshamn. Foto: Skandiaverken



s/m LISA - Gravarne. Foto: C G Nyström

De allra flesta av dessa långlivade stora träskutor var danskbyggen, så också SVANEN som byggdes i Svendborg 1919 för A/S K E Hansen å samma ort. 1920 såldes skutan till Rasmus H Lollesgard i Svendborg. Denne kom snabbt på obestånd och därför såldes den med motor försedda fyrmastskonaren till J W Herman Nyström m fl i Bergkvara. Bergkvaraborna sysslade mycket med stora skutor på den tiden. Våren 1928 utsågs Johan Löfstedt i Värnanäs till ny huvudredare. Det småländska partrederiet sålde våren 1934 sin SVANEN



s/m SVANEN - Klädesholmen. Foto: C G Nyström

till Arthur Henry Larsson m fl på Smögen. Hemorten sattes till Klädesholmen. Den 30 september 1956 gick SVANEN på grundet Munken i Bråvikens mynning och sjönk. Hon befann sig på en resa Härnösand - Moss med massa. Ett år senare stod fortfarande fyra master. Senare har bärgningsförsök gjorts, men inget har givit resultat. Skrovet ligger nu på åtta meters djup. Det är rensat och ingenting av värde återstår.

Reg. nr 6660

Fyrmastade skonaren SONJA byggdes av Skibsvaerftet Lilleö i Korsör anno 1923 under namnet RONEHÖI. Hon såldes tämligen omgående till J Busnel i St Servan, Frankrike. Under fransk flagg ändrades namnet till JEAN DUNOIS. 1937 låg skutan i Saint Servan och inköptes där av de nedresta bröderna Bertil och Gösta Skanse från Skärhamn. Hon seglades hem, utrustades med motor i Halmstad och omnamnades till SONJA. Ett partrederi formerades, däri ingick Ivar Hermansson som huvudredare. 1952 övergick SONJA till Rederi AB Bertil Skanse & Co, ett växande Skärhamnsrederi i den tiden. 1955 såldes SONJA till Gösta Dampegård m fl, ett annat Skärhamnsrederi. 1960 vandrade den sköna till en ny famn och denna tillhörde Aston H Berntsson m fl i

Rönnäng. Våren 1962 lämnade SONJA de tjörnska rönnarna och⁷ skären och lät sig försäljas till Lennart Bergdén m fl uti den stora staden Göteborg. Årsskiftet 1964-65 såldes SONJA, som vid det här laget var ganska sliten, till staden Philadelphia. SONJA övertogs i Köpenhamn och tog sig över pölen. Den stora staden tänkte använda henne som muséeskuta och gjorde väl så en tid, men den 17 december 1970 sjönk SONJA vid kaj av ren ålderdomssvaghet. Hon torde inte ha bärgats..

Reg.nr. 8181

GÄRD, en tremastskonare som också kallades Kamelen, byggdes 1921 av skeppsbyggmästaren C A Ederström och hans yrkeskunniga medhjälpare i Djursvik, vilket ligger obetydligt norr om Bergkvara i Söderåkra församling. Ederström själv fungerade till en början som huvudredare i ett partrederi med hemort i Bergkvara. 1932 blev Johan Aug Mårtensson i Mörbylånga huvudredare för skonertskeppet, men hemorten var alltför Bergkvara. Påföljande år utrustades GÄRD med en motor och det var väl då hon omtacklades till tremastskonare. Våren 1943, mitt under brinnande krig, såldes skutan till Rederi AB Kalmar Nyckel i Kalmar. Rederiet såldes 1957 till folk i Bleket på Tjörn. Köpare var Karl Gustav Olsson som sedermera utsågs till huvudredare i ett partrederi. Den 31 augusti 1900 grundstötte GÄRD mellan Engelska grundets fyr och Norrboda fiskehamn vid Öregrund. Av någon anledning började det brinna i maskinrummet och GÄRD brann ner till vattenlinjen. Det som återstod gled av grundet och sjönk 300 meter sydost Gräsbådan. Så var den sagen all!

Reg.nr 6649

Tremastade skonaren ETHEL kommer vi till sen. Hon byggdes 1920 i Saint Malo, vilket ligger längst in i bukten med samma namn och utanför buktens mynning ligger de Normandiska öarna med bl a Guernsey. Beställare var E Dagonne i Saint Malo och han gav sitt fartyg namnet PERE PIERRE. Omkring trettio övergick Fader Sten till Victor J B Pleven i Saint Malo. 1937 var herrar G Arnold Johansson och Ivar Hermansson från Skärhamn nere och hämtade skutan i Saint Malo. De seglade henne till Kyrkesund för inredning. Vinchar och sånt fick hon i Marstrand och motor i Frederikshavn. Hon var klar för fraktfart i juli 1939 och gick ut med Ivar Hermansson som huvudredare. 1947 utsågs Bernhard Johansson, Utäng, Skärhamn till huvudredare och 1953 fick G A Johansson med samma adress överta den ansvarsfulla sysslan. 1959 såldes ETHEL, som skutan fått heta som svensk, till S O Lundh m fl i Edshultshall. Halla-bornorna tog ner en mast 1960 och kallade ETHEL för ms. Söndagen den 27 augusti 1961 sjönk ETHEL 27 sjömil öster om Bjuröklubbs fyr. Det sades att hon gått på ett okänt flytande föremål vilket medförde att propellerhylsan slogs sönder och att vattnet forsade in i maskinrummet. ETHEL sjönk snabbt, men besättningen räddade sig. Skutan var stadd på resa Halosinlathi - Väja med props.

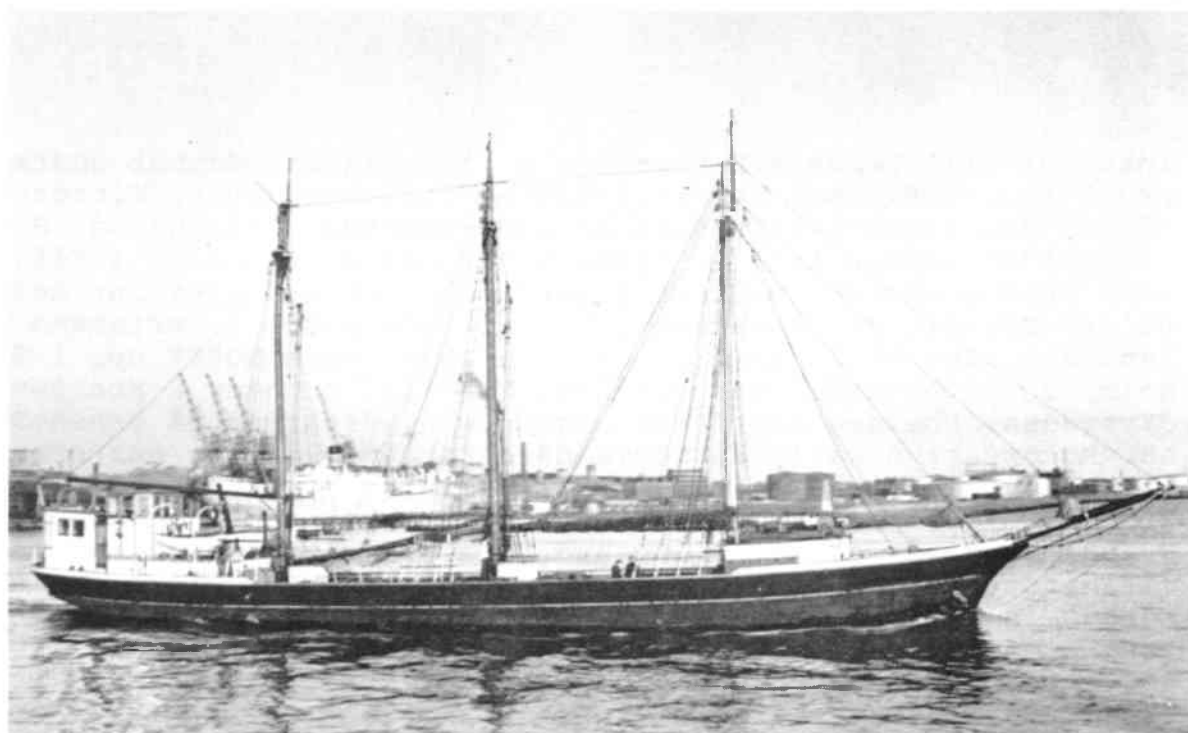
Reg. nr 8356

MARGITA ja. Denna råsegeltacklade tremastskonare byggdes 1917 av bröderna A G och R P Petersen i Thurö under namnet N P PETERSEN. Ägare var först A/S R S Hansen och sen E C Hansen i Thurö. Tydligt har Sejlskibsselskabet N P Petersen med byggmästarna haft en eller två fingrar i maten hela tiden, ty det var detta i likvidation som i maj 1931 sålde skutan till Henrik Johan Thorsson m fl i Skillinge. Omdop till ALMA. 1937 fick ALMA sig tilldelat en Skandia vid Holms i Råå. 1942 blev Johan Hjalmar Thorsson huvudredare. Den 9 oktober 1942 sjönk ALMA norr om Nyvarps fyr i Stockholms skärgård efter en kollision. Helsingborgsångaren TRITON var den kyssande. ALMA bärgades och iståndsattes. Inköptes hösten 1943 av J E Samuelsson m fl i Oskarshamn. 1951 såldes skutan till AB Gitex i Stockholm och bytte namn till MARGITA. Bolaget gick tidigare under namnet Nils Jern AB och vd var Louis Gibeck. Fredagen den 13 augusti 1954 såldes MARGITA på tvångsauktion liggande på varvet i Sönderborg till fiskaren Nicolai Nissen därstädes. Hon torde omedelbart ha övergått till Willy Hansen i Rendsburg ty redan 1955 är hon i fart för denne som MARLIES. Ny motor 1951 står det då i Lloyd's. 1959 såldes den gamla tremastskonaren till Werner K Heintz i Hamburg. Omdop till BILLE. Hur länge hon gick i fart är okänt, åtminstone för skrivaren, men redan våren 1974 observerade en båtolog henne ligga avriggad och långsamt ruttnande utanför Lübeck.

Reg.nr 7781

Den som sedermera blev LENA byggdes 1918 av H C Poulsen i Rudkjöbing för Motorsejlskibsselskabet Agathe A/S å samma ort. Av bolagets namn framgår att AGATHE hade motor. 1928 såldes AGATHE till Estland. Man får anta att Theodor Liiman i Tallin var hennes närmaste. 1932 flyttade hon till den billiga kanalön Guernsey och fick namnet MERINA. Redan 1934 återköptes, eller förflyttades, hon till Tallin och Theodor Liiman. Omdop till AGATHE. I december 1935 köpte August Olsson m fl i Skärhamn AGATHE. Olsson dog 1944 och hustrun Mathilda Olsson efterträdde honom som huvudredare. Våren 1946 köpte Johan Theodor Johansson-Stenevad skutan och gav den namnet LENA. Efter många år hos Stenevad i Gravarne såldes tremastskonaren hösten 1962 till Sigward Carlsson på Källö-Knipplan, exekutivt till och med. I februari året därpå köpte Kohlsätters Bruks AB i Sundbyberg skutan och överlät den omgående på Brattefors Kalkbruks AB i Brattefors. Omdop till CALCIA med hemort i Götene, vilket ligger mitt inne i landet i tassemarkerna mellan Kinnekulle och Billingen. 1964 fick CALCIA överlämna sin förmast till GRAZIA. Samma år kom hon till Hörviken på Kållandsö sedan Brattefors köpt småbåtsvarvet där. Den 6 augusti 1965 avgick hon för egen maskin mot Mariestad sedan hon inköpts av Jan Hedberg i Mariestad. Hon omnamnades i samma veva till LENA och kallas officiellt för lustfartyg. Men det var inte lustigt att vara LENA nu. Hon ankrades upp i sundet mellan Torsö och Mariestad och där sjönk hon vintern 1967. Hedberg överlämnade den djupt sjunkna damen till Mariestads Dykarklubb samma år. Om det var detta sällskap eller andra som sprängde bort LENA hösten 1971, vets inte, men det lär inte finnas mycket kvar.

Reg.nr 8056



s/m LENA - Gravarne. Foto: C G Nyström

NORIK byggdes, liksom LENA, av H C Poulsen i Rudkjöbing. Året var 1919, byggnamnet ANNA KIRSTINE och mottagare Motorsejlskipselskabet Anna Kirstine i Rudkjöbing. 1928 såldes tremastskonaren till J Piibemann i Tallin utan att byta namn. Redan 1931 övergick ANNA KIRSTINE till Robert Nelberg i Tallin. 1932 såldes hon till Guernsey Shipping och bytte namn till ANNAS. Man får väl tro att de blivande ELSE, LENA och NORIK bekvämlighetsregistrerades där. 1934 återvände skutan till Estland, inköpt av Alex Linkvest i Tallin. Denne omnamnade skutan till NOORIK. 1936 såldes hon via Aleksander



s/m NORIK - Stockholm den 14 juli 1966 i Norrköping. Foto författaren

Inkapööl till Lennart Pettersson m fl i Bleket. Namnet ändrades något till NORIK och hemorten sattes till Stockevik. Vintern 1945 såldes den stora till Rederi AB Nord-Sverige i Härnösand. Bolaget sålde 1963 skutan till en tysk. NORIK låg då i upplag i Råå. Tyskens pengar räckte emellertid inte och istället blev det herrar Holger Danielsson, H Mansnerus och O Pettersson i Mariehamn på Åland som slog till samma år. Hösten 1964 lades NORIK upp i Stockholm och påföljande vinter såldes hon till Lennart E Ebersen m fl därstädes. Ebersen överförde omgående nyförvärvet på Örnen Rederi AB. Motorfartyg kallades NORIK därefter, men de tre masterna stod, gudskelov. 1966 såldes NORIK till Filip Nyberg i Älandsbro. Hemort Stockholm alltjämt. Hon kom in till Norrköping med motorhaveri den 9 juni samma år och blev liggande. De stora träskutornas tid var definitivt förbi. 1968 ropade Kalman de Demko bosatt i Chelsea, London in NORIK på en exekutiv auktion och överlämnade omgående den granna men vandaliserade skutan till baronessan Helga de Demko, möjligen också vacker men vandaliserad. Hösten 1969 köpte ett gäng Västerviksgrabbar NORIK och hyrde en trälare att bogsera skutan till Västervik, där man tänkte använda henne som klubblokal. Vid Stångskär, nära Västervik slet NORIK sig och drev på grund. Hon sjönk på grunt vatten, precis där en fiskares allra bästa ålbottengarn brukade stå. Fiskaren och andra har plockat upp en hel del av det som var NORIK, men det lär finnas mer vid Stångskär.

Reg.nr. 8086

(Ingår i serien VINDDRIVNA som härmed inletts)

0---o---0

GAMLA TIDNINGAR BERÄTTAR... genom Edmond Bäck, Malmön - Göteborg

Storsjöfisket

GHT den 29 juli 1867

Från Klädesholmen skrives den 25 dennes i Marstrands Tidning: Sedan sista rapporten hafva inkommit följande fiskefartyg hit till platsen: Den 20: ISLANDER, hemma i Åstol, med 165 tjog kolja, MARIA, hemma i Åstol, med 135 tjog kolja. Den 21: ENINGHETEN, hemma å Skärhamn, med 6 tunnor saltad och 34 tjog färsk makrill: FREDEN, hemma å Klädesholmen, med ungefär 650 st långa, 260 st lubb och 250 st torsk. FREDEN, hemma å Limhall, med ungefär 900 st långa och obetydligt torsk: HOPPET, hemma å Flatholmen med ungefär 900 st långa och ett mindre parti torsk.

Från Mollösund skrives den 24 dennes till samma tidning: Den 20. dennes hafva följande fiskefartyg hemkommit: FREDEN, hemma härstädes, med 1080 st långa; FRIARN, hemma härstädes, med 1740 st långa; LUSTIG, hemma på Edshultshall, med 1680 st långa. Den förstnämnde har förlorat 7 hundra storbackor.

GHT den 5 augusti 1867

Från Klädesholmen skrives den 1 dennes: Sedan sista rapporten hafva hit inkommit följande fiskefartyg: Den 30 juli FÖRSTEN,

hemma å Kyrkesund, med ungefär 800 st långa; FRITJOF, med blott 15 st långa. Den 31 juli PRINSEN, hemma å Kornö, med ungefär 300 st långa; FREDEN, hemma å Skärhamn, med ungefär 750 st långa; BRUDGUMMEN, hemma å Kyrkesund, med ungefär 600 st långa, 300 st torsk och lubb.

GHT den 2 september 1867

Från Klädesholmen skrives den 30 augusti till Marstrands Tidning: Sedan sista rapporten hafva följande fiskefartyg hemkommit: Den 25: CARL XV från Aalesund utan fiskelast efter slutadt fiske på Storeggen. Den 29: PRINSEN från Kornö, 480 st storfisk. FURSTEN från Åstol, 2000 st kolja. SKRÄPPA från dito, 1600 st dito. Den 30: ULFVEN från Kornö, 200 st långa och torsk. FREDEN från Klädesholmen, 500 st dito dito, mistat 600 storbackor. Fiskefartyget NORDKAP från Tjörnökalf lärer, sedan flera fartyg hemseglat härifrån, gjort en fångst af mellan 4 å 5000 fiskar på Storeggens bank.

GHT den 5 september 1867

Från Klädesholmen skrives den 3 dennes till Marstrands tidning: Sedan sista rapporten hafva följande inkommit: Den 31 augusti : VÄLGÅNGEN, hemma i Stansvik, med ungefär 60 st storfisk: TELEGRAF, hemma å Ropekullen, med omkring 2000 st kolja. Den 1 september: NORDKAP, hemma å Tjörnökalf, från Aalesund efter slutadt fiske på Storeggens bank och med besättningen å fiskefartyget FURSTEN, som tillhört samma ställe, men nu sålts till Aalesund. Den 3: MARSTRAND, hemort staden af samma namn, och STATSRÅDET, FÅHRAEUS, hemmahörande härstädes, båda likaledes kommande från Aalesund efter fiske å derutanför belägna bank.

GHT den 19 september 1867

Från Klädesholmen skrives den 17 dennes i Marstrands Tidning: Följande fiskefartyg hafva hitkommit: PRINSEN och ULFVEN från Kornö; SKRÄPPA, ISLANDER och SJÖFOGELN från Åstol. Alla fiskelagen härifrån som fiska på Storeggen, ha besvärat sig hos vederbörande öfver hög beskattning. Denna beskattning hade för flera kunnat medföra ända till 600 rdrs utgift per båt.

GHT den 20 februari 1868

Till salu för godt pris

Storsjöbåten ULFVEN från Helleviksstrand, 13 å 14 alnar i kölen, byggd af ek och furu, riggad med gaffelsegel, jemte tillhörande segel, rigg, ankare och ankartross i godt stånd, passande såväl för storfiske som till fraktbåt. Om pris och betalningsvillkor kan öfverenskommas med kaptenen herr J Arfvidsson på Helleviksstrand, der båten kan få beses, eller med undertecknat, som även besvarar skriftliga anbud.

Orust och Glimsås den 9 mars 1868

GHT den 12 november 1868

12.

Nytt fiskefartyg: För rederi å Klädesholmen har i dagarna ett nybyggt fiskefartyg, af utmärkt beskaffenhet, gått af stapeln. Det kommer att benämnas JAMES DICKSON och är afsedt för Nordsjöbankarne.

Bohusläningen den 21 november 1881

Snällseglande zinkförhyrda fiskefartyget OSKAR II, nybyggd 1873 af ek och furu på kravell, om 18,5 nyläster eller 58,93 nettoton, med tillhörande rigg, 8 st segel samt förtöjningar, allt i godt stånd, säljer för billigt pris och fördelaktiga villkor om köpare snart anmäler sig. Reflekterande behagade vända sig till enkan B Paulsson på Klädesholmen eller under tecknad, som tillhandahåller med närmare upplysningar.

Tjörn och Röa den 15 november 1881
J E Billström

Bohusläningen den 2 januari 1882

Å fiskläget Björholmen på Tjörn finnes till salu ett 10 år gammalt bankfiskefartyg, SVERIGE kalladt, tillika med alla till detsamma hörande segel och inventarier, hvaribland må nämnas ett ankare med 165 famnars ny tross, 2 skeppsbåtar, landtärnor, ur mm. Såväl fartyget, hvilket är byggt av ek och furu på kravell, som segel och inventarier hennes allt i bästa stånd, och är fartyget 34 fot långt i köl, 54 fot öfver stäf, 22 fot bred och 10 fot djupt i lastrummet. Betalningsanstånd lemnas emot fullgod säkerhet till den 1.10 1882.

Vidare upplysningar lemnas af undertecknad,
Tjörn och Hallsbäcksstrand i december 1881
Göran Rafstedt

0---o---0

REDERI AB AVENA av Agnes Thorburn

För en del år sedan fann jag en del papper rörande Rederi AB Avena och då jag alltid hört om detta bolag, har jag här sökt ställa ihop en del fakta om dess båtar i hopp att det skall intressera fler än mig.

William Thorburns Söner med Wm F och R M Thorburn i ledningen hade en lång tid haft i tankarna att skaffa en båt för huvudsakligen trafik mellan Sverige och England och med gods av havre framför allt.

R W Thorburn inköpte 2 april 1874 ångaren AVENA, förut GLEN ISLA, av John Palmer Brikell, Liverpool. Med anledning härav inbjöds intresserade i oktober 1874 att bilda ett aktiebolag för övertagande av ångaren AVENA. Den 29 december 1874 beslöts bolaget, som antagit benämningen REDERIAKTIEBOLAGET AVENA bildas.

Aktiekapitalet skulle utgöras av lägst 400.000 kronor, högst 1

milj kronor, fördelat på aktier lydande på 400 kr. Ansökan om bildande av bolag inlämnades 30 oktober 1874 undertecknat av Wm Thorburns Söner, John Peterson och P E Bergius. Aktietecknarna voro 29 svenska och 3 engelska vid starten och buro idel gamla uddevallanamn såsom Thorburn, Macfie, Jacobi, Natt och Dag, Signeul, J Peterson, Bergius, Lundström, Åhlström, Bley, Collander, Jobson och dessutom i London Tegner, Price & Co, mäklare, de la Contamine and Johnston och Sir Johnson, handelsfirmor.

Bolaget sköttes från Thorburns kontor och böckerna fördes till en början av Charles Sahlberg, som arbetade i firman till 1888.

Aktiekapitalet sänktes 1900 till 300.000 kr.

Styrelsen, som bestod av 3 personer med 2 suppleanter, ändrades under årens lopp. Förutom Thorburn-namnen William, Robert, Charles och Henry finna vi 1893 Conrad Posse och uddevallanamnen Collander, R W Bley och Adolf Ponhus Zachau. C Posse var direktör från 1893 till 1900, då C D Thorburn tog vid.

Bolaget bestod bestod 1874-1913, då s/s AVENA såldes. De båtar som ägts voro:

s/s AVENA 1874-1913, 484 reg-ton
 s/s SITONA 1885-1897, 724 reg-ton
 s/s ANNONA 1890-1897, 324 reg-ton
 s/s POLLUX 1901-1912, 734 reg-ton

Båtarna sköttes efter instruktioner av kaptenerna, vilka förutom sin lön hade provision på intjänade frakter, s k kapplake, vilket många år vida översteg lönen.

Bolaget hade ett väl utbyggt system av mäklare i London, Göteborg, Leith-Granton, Königsberg, Köpenhamn, Kristiania, Kronstadt, St Petersburg, le Havre och Arkangelsk.

Kommunikationen skedde mycket per telegram enligt ett uppgjort Code-system. Exempel: "Sabadilla" - AVENA går idag med last av havre. "Racer" - POLLUX går idag med last av havre, papper, järn, tändstickor och sten.

Båtarna voro helförsäkrade i Sveriges Ångfartygs Assuransförening, vilket betydde höga premier, men så hade man också många haverier under årens lopp. Även en så pass modern sak som gruppförsäkring för kapten, styrmän och besättning förekom senare.

Under bolagets 39-åriga tillvaro gick ekonomin i allmänhet bra med en medelränta av 6 procent. I regel skedde avskrivning av båtarna varje år. Somliga år hade bolaget dock för stora utgifter för reparationer och konjunkturerna voro dåliga, så att ingen avskrivning kunde ske..

AVENA, inköpspris 300000 kr, nedskriven till 75.000 kr, såld för 125.000 kr.

POLLUX, inköpspris 150.000 kr, nedskriven till 115.000 kr. Sjönk 1912.



SITONA, inköpspris 275.000 kr, nedskriven till 132.000 kr. Sald för 115.000 kr.

ANNONA, inköpspris 140.000 kr, nedskriven till 100.000 kr. Sjönk 1897.

Skador på båtarna på grund av storm, is, eldsvådor, grundkänning, kollision med bryggor och bojar, kollision med båtar voro under årens lopp många. För AVENAS del belöpte sig kostnaderna under 10-årsperioden 1903-1912 till cirka 35.000 kr, varav assurancesbolaget betalade merparten för de 18 olyckorna. POLLUX: 1902-1912, 37.000 kr, där 18.000 utgjorde skadestånd till BESSFIELD för kollision, där POLLUX felat. Ett 30-tal olyckor. ANNONA hade under sina 7 år mycket få olyckor. SITONA, 1886-1897, ca 7 olyckor.

En viss inkomst hade båtarna av att bärga haverister. Men i pappren finns antecknat att vi hade klen tur i denna väg. AVENA bärgade i september 1887 briggen JOSEFINA av Mollösund och POLLUX i oktober 1904 s/s EDTTH av Helsingborg.

Kolpriser och löner steg alltmer och därtill kom konkurrens med bolag i Göteborg. När POLLUX sjunkit 1912 beslöt därför bolagsledningen att sälja s/s AVENA till Thule-bolaget i Göteborg för 125000 kr och med ett 10-årigt kontrakt om trafik på Uddevalla. Bolaget rädde i likvidation och upphörde 1913.

S/s AVENA (se bilden ovan) hette tidigare GLEN ISLA och köptes 1874

i England för 300.000 kr. Hon var byggd i Sunderland 1873 och var en skonare av järn med måtten längd 60 m, bredd 8,5 m, hade en 95 hästkrafters maskin och lastade 484 reg-ton.

I april 1874 hämtades hon av kapten W R Svanberg i England. Kapten Miltopaeus övertog båten 1875 och sedan kom kapten Antonius Leonander Tegner 1877-1904, då han slutade för att bli sjömanshusombudsman i Uddevalla. Siste kaptenen var J T Wetterström.

Under tiden 1875-1885 var AVENA bolagets enda båt. Hon gick huvudsakligen mellan Uddevalla och London med last av "havre mm läster", vilket betydde papper, tändstickor och trä. Tanken var att få till stånd en regelbunden route Uddevalla-London, men 1875-85 förekom även resor till bl a Arkangelsk, Cronstadt, Riga, Rouen, Calais, Stockholm, le Havre och Antwerpen.

Då flera båtar tillkom 1885 och 1890 blev AVENAS resor till London mera regelbundna med i regel en resa var 14 dag. I allmänhet tog resan dit två dagar och mellan 10 och 20 timmar och lasttiden 4 dagar. AVENA gick med full last från Sverige men returlasten var ej alltid lätt att få. Det blev ofta kol, som var en smutsig vara och tog tid att lasta och lossa, varför det ofta var mer ekonomiskt att gå hem i ballast. Kolen hämtades ofta i Sunderland, Hull, Newcastle eller Hartlepool.

Tidvis fanns i lasten till England lingon, sill, sten och boskap. Även finns i båtens liggare en spalt för passagerare, vilka dock aldrig aldrig var många och mest förekom på somrarna.

I de ej fullständiga listorna ang AVENAS resor finns även turer till Medelhavet - Valencia, Garrneka, Almeria.

Lasten av havre minskade under åren och man var angelägen att få annan regelbunden last. 1884 utgjorde havre 1/3 av lasten.

S/s SITONA byggdes för bolaget 1884-85 hos Wigham Richardson & Co i Newcastle on Tyne. Enligt registreringen i Lloyd's listor är hon en propellerdriven skonert av järn med en längd av 63 meter och en bredd av 8 meter och djup 4,5 meter. Lastförmågan var 724 netto reg-ton och hon hade en maskin på 140 HP. Priset var 14.000 pund - ung. 270.000 kr.

Kapten Otto Hellberg förde så gott som alltid SITONA. Hon sattes genast 1885 in på routen Uddevalla-London med last av havre och stycke gods och hade i returlast från England mest kol från Englands ostkust. Laster från Sverige utgjordes ibland av props, då ofta från hamnar vid Bottenhavet med kol i returlast. Resorna utsträcktes ibland till kontinenten och Medelhavet, då med kol i lasten dit och apelsiner tillbaka.

Efter 1892 gick SITONA mera sällan till Uddevalla utan i stället till Fredrikstad, Moss och Göteborg och mellan Sverige, Danmark och Kontinenten. Att den ej gick så ofta på Uddevalla-London-routen kan ha berott på att den ej gick så fort som AVENA och alltså ej kunde fullboda en resa på 14 dagar.

SITONA hade endast en större olycka -1886- då hon i tjocka grundstötte nära Marstrand. Det finns en intressant telegramväxling från denna olycka.

Sedan ANNONA anskaffats 1890, beslöts 1897 att sälja SITONA, då hon ej fullt motsvarade de krav man ställde på henne. Hon såldes till Firma K Andersson & Co i Fredrikstad för 115.000 kr den 1 mars detta år.

S/s ANNONA, tidigare FAITHLIE inköptes i januari 1890 från Fraserburgh & Baltic Steam Shipping Co Ltd i Fraserburgh. Hon byggdes 1884 av Hall Russel & Co i Aberdeen och hade en längd av 50 meter, en bredd av 7 meter, en maskinstyrka av 70 HP och en lastförmåga av 324 reg-ton. Priset var vid köpet 7.125 pund = 140.000 kr. Hon fördes av kapten Kjellberg den mesta tiden och gjorde cirka 30 resor om året mest till och från Uddevalla och London. Men trafik förekom även till andra platser på den bohuslänska kusten, där sten lastades och kolhamnar på Englands ostkust. Någon gång gick hon även till Danmark, Belgien och Frankrike och även till skotska hamnar.

På resa från Hull rammades hon 17 september 1897 utanför Spurn och sjönk. Detta satte bolaget i en tråkig situation, då man nu endast hade AVENA att lita till. Man såg sig om efter en ny båt, men priserna voro vid denna tid mycket höga.

S/s POLLUX. Från Trelleborgs Ängfartygs Nya AB inköptes POLLUX för 150.000 kr år 1900. Hon var byggd på Lindholmens Varv i Göteborg och var på 734 reg-ton, mätte 60 m i längd och 9 meter i bredd och hade en maskinstyrka av 110 HP.

I februari 1901 övertog kapten A L Tegner Båten för att snart lämna den till kapten John Tegner.

POLLUX sattes in på traden Uddevalla-London, då den var större än AVENA. De flesta returesorna gick via Strömstad eller svenska eller norska hamnar i närheten för lastning av sten till Uddevalla där lättare last fylldes på. Lasten från Uddevalla var mest tändstickor, trä och järn. Havrelasterna hade minskat betydligt men förekom ännu sporadiskt. POLLUX var utsatt för en hel del olyckor, i mina papper finner jag 30 st, - 10 stormskador, 6 små kollisioner, 1 stor kollision, 8 grundkännings- och ankarskador, 3 elåsvådor. Dessutom olyckan den 23 mars 1912 då POLLUX blev påseglad i dimma 15 sjömil från Hanstholm av tyska pansarkryssaren ELSASS. Hon sjönk genast men besättningen blev räddad.

Mycket mer vore säkert att skriva om Rederi AB Avena och förmodligen finns det många andra källor än de jag funnit. Läs gärna Bertil Thorburns bok om Havreexportens historia. Men då jag är lekman på området, vågar jag ej ge mig djupare in på ämnet.

TRANSATLANTICTRADITIONER av Ernst Schale

Redan när jag for styrman på 30-talet i de gamla Transångarna NORDIC och FAXEN under Erik Källströms och Nordlunds befäl, gladde det oss transare, när Hydrographic Office i Washington sände ut sina officiella tackbrev till oss för våra dagliga ström och vindrapporter. Dessa tackbrev för vår hjälp, som alltid var signerade av någon amiral i US Navy hade på den tiden stor betydelse för väderleksrapporterna över världshaven. Amerikanarna har alltid visat stort intresse för goda informationer för sjöfarare och har genom sin välorganiserade Coast Guard höjt säkerheten i sina farvatten. De danska sjörapporterna uppger i regel strömmens fart och kurs, som har stor betydelse i trånga farvatten som Kattegatt och Öresund, inte minst för det mindre tonnage och sportseglare. Om det är av oförstånd eller av bristande anslag och sändningstid som de svenska sjörapporterna utesluter detta är mig lika obekant som varför man inte kan få se en iskarta över våra kuster i TV:s väderleksrapporter, som kan ha betydelse för dem det berör inom shipping.

I Transbladet nr 1, 1976 uppges att återigen har AMVER-awards tilldelats fartyg i Transflottan för flitigt och intressant deltagande i rapporteringen av sjöolyckor, haverier, sjukdoms- och olycksfall. AUSTRALIC har fått utmärkelsen för det fjärde året i följd, ATLANTIC SPAN för det tredje samt BARRANDUNA och PARALLA för det andra året.

Dessutom har TASMANIC och WOLLAHRA sällat sig till skaran och fått sin första "award" och därmed också AMVER-vimpeln. AMVER har vidare gett ATLANTIC SPAN ett finterkännande för rapportering av vattentemperaturer.

Det är glädjande att Trans upprätthåller sina gamla traditioner.

0---o---0

NAVIGARE NECESSE... av Gunn på Tjörn

Att Tjörn är en ö med vattenvägen som den naturliga transportleden håller vi nutidsmänniskor på att glömma. Dock har man från urminnes tider fram till vårt nittonde sekel varit beroende av havet på ett mera påtagligt sätt än vi är idag. Även gångna tiders bönder som bodde inne på ön, sökte sin bärgning på havet när de små jordlapparna och de sparsamma betena gav en alltför knapp utkomst.

I fjordarna och vikarna på östra Orust och Tjörn användes en båttyp, med mycket gamla anor fram till 1900-talets början till fiske med småvadar och rodd, de så kallade stockekorna.

Dessa var byggda av två trädstammar och man urholkade dem så att de tillsammans bildade botten och en del av sidorna i båten. Sömmen

mellan båthalfvorna gick långskepps mitt i botten. Delarna hölls samman med tränaglar, som drevs till hälften in i ena halvan i borrhålen. Därefter passades naglarnas utestående delar in i lika stora hål, som borrhålen i den andra delen med samma avstånd emellan. Tränaglarna var av ene och "torade", dvs skurna så stora, att de passade i ett hål i en träbit ("toran"). Detta hål var borrhålen med samma borrhålen, som man borrhålen i båthalfvorna med. Sömmen drevs och beckades. De två delarna kallades bottenstockar. På dessa sattes för och akter en spegel ("ragan") och dessa ragor förbands längs de urholkade trästammarna med en bordgång, som fästes med tränaglar. På insidorna fanns klampar, på vilka de lösa tofterna vilade.

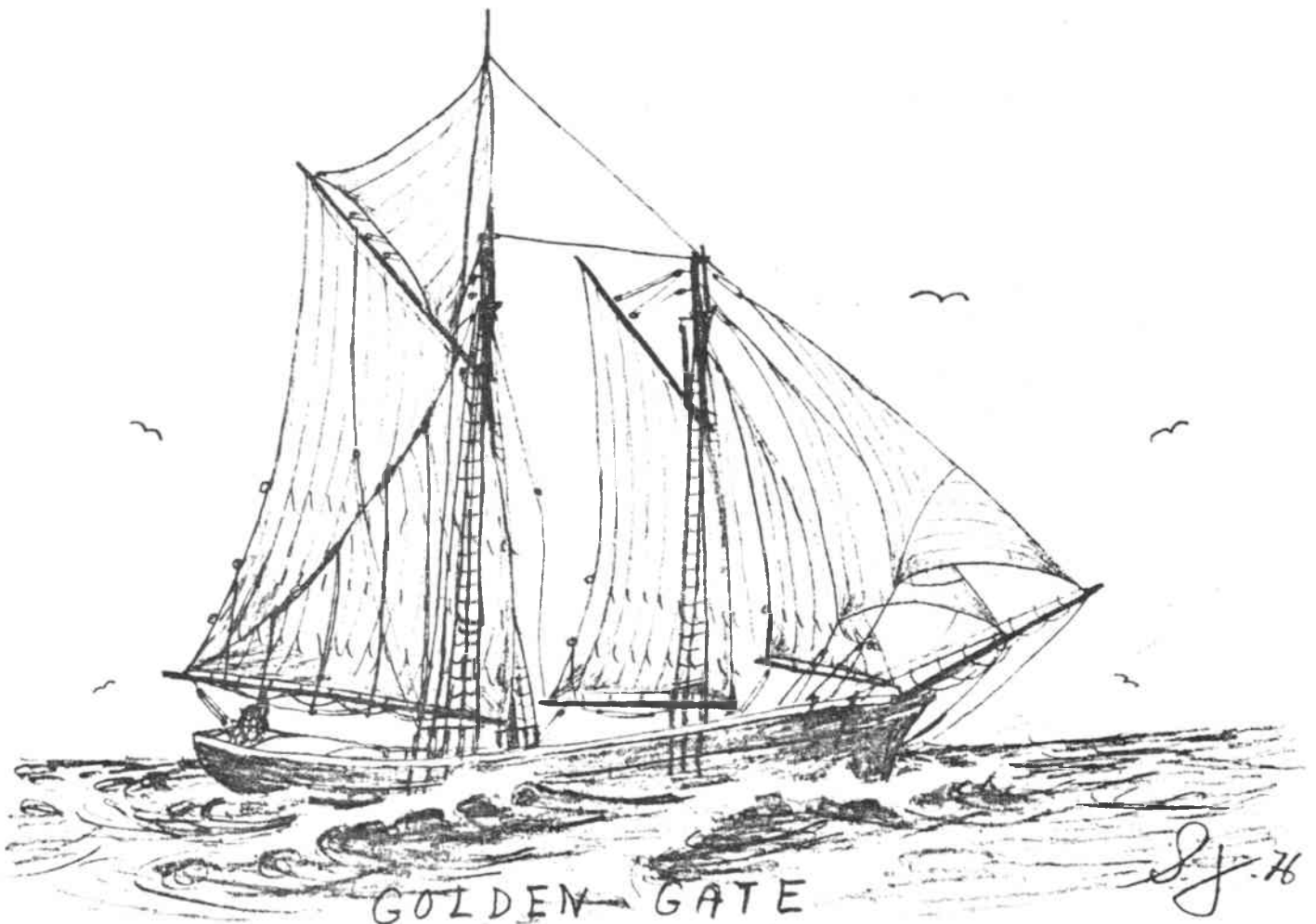
Tjörns sista stockeka ägdes av "Bastekollarna" och inköptes av Olaus Olsson som skänkte den till något museum i Göteborg (ekan är numera försvunnen). Denna eka var utställd på jubileumsutställningen år 1923. Bastekolleekan skiljde sig från ovan omtalade ekor därigenom, att mellan de två urholkade stockhalfvorna var en byggd botten av tre bord, vilka hölls samman med klampar fästa såväl vid bottenbordet som vid stockhalfvorna. Bastekolleekan var uthuggen av en rotstock och betydligt bredare akter än förut. Årtullarna satt ut från sidorna på utriggare. Dylika fanns även på den först nämnda typen av stockekor.

Bland tjörnforskaren Olaus Olssons uppteckningar finns en händelse efter Olaus morfar där en stockeka är nämnd.

Anders Kristiansson i Lind, född 1779 och död 1855, var båtbyggare. Under pojåkåren gjorde Anders tillsammans med sin farbror Lill-Helge en båtfärd som höll på att bli deras sista. Det var omkring 1800 när det bohuslänska sillfisket pågick. En söndag under senhösten rodde Anders och Lill-Helge till inre ändan av Svanviks kile, Munkeholm, som var en betydligt genare väg till Valla kyrka än den långa vägen på land. På hemväg från kyrkan rodde de förbi en liten val, en sk springare, som låg död. De ville gärna ha den med sig hem, men hade inget tåg i båten varför de bundo båtfästet i valens stjärt för att på detta sätt bogsera honom baklänges hem till bryggan. Men när valen togs käftledes vaknade han till livs och satte iväg mot havet med stockekan så att vattnet yrde över dem. Att kapa var ej att tänka på då båtfästet var en järnkätting. Det gällde endast att hålla sig fast i båten. När de kommit ut ett par kilometer och befann sig i närheten av Djupvik, var valens krafter slut och han vände buken upp. Ett tecken på att han var död. När roddarna hunnit sansa sig vände de om och släpade valen baklänges in till Linds strand. Valen spädkades och de erhöill en myckenhet av tran. Stjärten höggs dock av och spikades upp på ladugårdsväggen som trofé och minne av den vådliga kyrkfärden. Stjärten satt på väggen i ca 100 år tills Linds ladugård på 1890-talet byggdes om och minnet på väggen försvann.

Under skuttiden var det några skutor som skiljde sig från andra med sina skrov och riggar. Gamla LISA - Korshamn var en, byggd i Troense 1799, och man såg att det var en gammal skuta med sina buktiga bogar och höga akterspegel. Hon hade ett skiftande förflutet, bl a skulle hon ha varit med i slavfarten mellan Västafrika och Västindien. LISA lastade ca 150 ton dw.

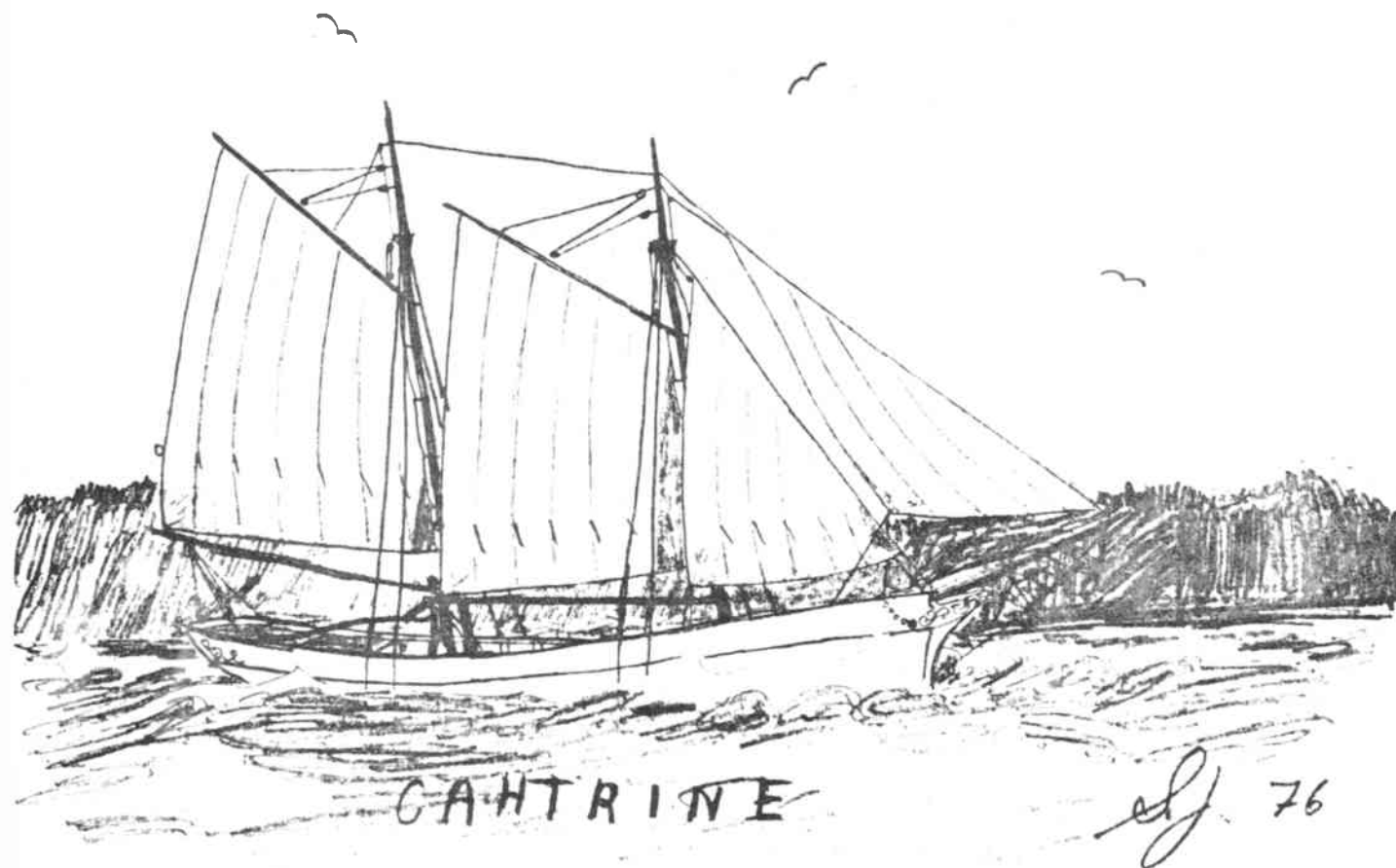
En annan liknande skuta LAURA - Vänersborg byggd i Marstal 1811 hade också liknande linjer i sitt skrov som LISA. I hennes kajuta hängde en väggbonad där det stod "Må Gud Laura följ, på havets vide bölge". Båda de gamla skutorna seglade sin sista tid på Göta Älv och Vänern, en trad som passade deras ålder.



En skuta med säregen rigg och skrov var GOLDEN GATE - Grönemad. Hon var byggd i Halmstad i början av 1900-talet efter amerikansk ritning. Jag hörde berättas (skansprat) att en hallänning runt sekelskiftet hade varit med de snabbseglande kustskonarna på amerikanska västkusten. När han sedan kom till Sverige, beställde han en skonare på Halmstad Varv efter amerikansk modell. Den fick namnet CALIFORNIA. Sedan byggde varvet tre liknande skonare, med namnen OAKLAND, SAKRAMENTO och GOLDEN GATE. Den sistnämnda var i fart och den enda jag minns och såg och var i kustfart tills 2:a världskriget. Hon skiljde sig rätt mycket från de andra skutorna i kustfarten. Hon var riggad som en bankskonare med ett stort enormt segel (storsegel), en liten

gaffelfock och bom på stagfocken och var snabbseglare. Det var bara stång på stormasten. En gång var vi i sällskap upp genom Göta Älv och GOLDEN GATE gick bara för segel, det var väl fel på motorn. Hon hade ett lågt skrov, höjden i rummet var väl inte mer än ca 1,5 m och om jag inte minns fel var det centerbord i rummet. Akter var ett lågt halvdäck, men kajutkappen gick tvärs över från reling till reling, akterom stod ratten med ett vattenfat på var sida. GOLDEN GATE lastade väl ca 120 ton dw. På sjöfartsavdelningen på Halmstad museum vill jag minnas det finns en modell på en av ovannämnda skonare.

En liten vacker skonare var CATRINE från Öland, jag minns inte hemorten. Det var en vitmålad klipperskonare och hon lastade 18 ton dw. Hon byggdes i slutet av 1800-talet i Danmark som tullskonare. Under svensk flagg seglade hon i Kalmarsundsfarten och gjorde någon gång en resa till Stockholm med laster av lök och potatis, som såldes vid Kornhamnstorg. Hon var vacker att se på med ornament framme vid klipperstaven och på häckspegeln som på alla danskbyggen. Hon var riggad som skonare med två gaffelsegel, stagfock och klyvare. Akter var ett högt halvdäck i relingshöjd och man styrde med en lång utsirad rorkult som gick till förkant av halvdäcket. Hon hade en liten motor 5-6 hkr. Jag såg henne en gång i frisk västlig vind i Kalmarsund och hon seglade som en liten svan. CATRINE blev som så många andra småskutor lustjakt till sist och omriggad med marconirigg och jag såg henne som sådan någon gång på 50-talet. Efter vad jag hört skulle skådespelaren



Ulf Palme vara ägare till CATRINE som lustbåt. Om hon flyter ännu vet jag ej, men det var en skuta man lade märke till.

En skuta som alla kände och hörde talas om var galeasen ANDERS från Hven. Hon var ryktbar för att hon alltid var så väl hållen och välskött. Fast ANDERS var en fraktskuta såg hon ut som en lustjakt, bl a hade hon blankskrapade jungfrur i riggen, de brukade i regel på andra skutor vara smörjade med trätjära. Ägaren hade nog "gott ställt" för han valde laster, seglade mest med spannmål och andra rena laster såsom foder och andra säcklaster. Under det hårda 30-talet, hörde jag talas om, låg ANDERS fraktsökande i Kalmar i 5-6 veckor och till slut fick ANDERS ta en trälast. Innan däckslasten intogs kläddes alla "räckestöttor" med smärting, så det inte skulle bli märken på fernissa och målarfärg. Det blev aldrig insatt någon däckvinch (motorvinch) för den skvätte olja och smutsade ner. Under resor rullades alltid seglen och lades under kapell för natten och det ankrades upp på resan, för att seglen skulle vara vita så länge som möjligt.

ANDERS blev också lustbåt med namnet GLOBE. Hon låg rätt länge i Stenungsund. Om jag minns rätt hom hon iväg söderöver ocj förliste i Röda Havet.

Fram till 2:a världskriget var det regional sjöfart i våra båda sund, Kalmar- och Öresund. Det var små skutor på 20-50 ton som sysselsattes i sunden, med styckegods, bulklaster som cement, ved, tegel och andra laster och gav bärgning till sina ägare. I Kalmarsund seglade de mellan Karlskrona i söder till Västervik i norr, i Öresund från Halmstad i norr och Trelleborg och Köge i söder. Men allteftersom landtrafiken ökades slog lastbilarna ut de små skutorna i sunden först och senare även de andra större skutorna längs våra kuster.

Kustfarten gav arbete åt 100-tals skutor och 1000-tals män, som gav liv rörelse och färg i våra hamnar. Inte en enda skuta i sitt ursprungliga skick är bevarad åt eftervärlden, endast minnet av dem finns kvar.

0---o---0

MINNESBILD av Walter Nilsson

Kommer smygande ur diset till en melodi taktsatt av ljudbojor och mistlurar.

En svartkant ovan vatten. Vitoval reling. Mesanen grå och förmasten fernissad i våras. Styrhytten brun som kastanjeskal.

Sjöfflen tuffar hänsynsfullt i morgondimman. Som en viskande trumma... Och blågrå rökringar stiger och stiger till förtunning och förintelse.

Kommer babord hän i giren upp mot Ven. Ett rufsigt huvud tittar ut ur styrhyttsdörren, en morsning med en arm grov, hårig och brynt av

sol och vind och ett vänligt grin under breda näsan.

Salt från Lübeck i rummen. Kanske för Kopparverket, Halmstad eller Göteborg?

En knappt förnimbar doft av tjära och diesel drar i ett stråk över fyrskeppets akterdäck.

Som foten i ett Y drar galeasen mot Ven. Med flat spegel och flicknamnet i gult liksom hemorten där nordpå på Tjörn. Och mullig över länderna är hon, ser man nu akterifrån. Och masterna är just inte lika i givakten...

Snart är hon en fluglort på horisontlinjen och gungar runda fyrskeppsbaljan ännu för hennes svall.

Mot Kopparverket och Varberg seglade de med Lübecksalt. Mot glömskan segla de nu över minnenas hav, namnbrädslösa och stillbildsfrusna.

0---o---0

APROPOS FÖRRA NUMRET AV LÄNSPUMPEN av Olle Renck

Först en upplysning om varvet vid Syltenäshall till Edmond Bäck. Enligt mitt knapphändiga register blev reg-nr 1129, skonaren HILDA på hela 180 brt, byggd vid Syltenäshall 1873 i ek och fur. Tyvärr har jag inte antecknat något om byggmästare eller andra i detta sammanhang intressanta detaljer.

Så några kompletteringar och rättelser till Krister Bångs berättelse om reg-nr 9269, tankfartyget SEBOU/LONDA. Det var redan 1945 eller 1946 som engelsmännen sålde LCG(M) 187 till Norge, närmare bestämt till Svolveaer Havfiske AS i Svolveaer. I september 1946 förde detta företag sitt förvärv till Göteborg för ombyggnad till tankfartyg. Men den 26 januari 1947 såldes hon till Adolf Cassel i Stockholm för 105.000 kr och omdöptes i samband därmed till SEBOU. Samma år överläts SEBOU på Rederifirman Sebou, Hedberg & Co (Ulla Hedberg och Rose-May Cassel), Stockholm.

1947-48 blev så SEBOU ombyggd till tankar av Elfsborgs Mek Verksatd i Göteborg. Den 12 oktober 1948 anhöll rederiet i en skrivelse till Kommerskollegium: "Vi ber Er göra allt för att få fartyget registrerat nu. Fartyget ligger färdigt men kan inte användas innan registrering skett". Anledningen till detta trassel var att fartyget inte hörde högsta klass för avsedd fart i Norske Veritas, och enligt en lag från 1936 var detta nödvändigt för att förvärv från utlandet skulle kunna godkännas.

Så långt hade fartyget knappast varit till mycken glädje för sina ägare. Och det verkar inte som om hon blev det i fortsättningen heller. Namnbytet till LONDA 1953 motiverades nämligen bl a med att "fartyget under namnet SEBOU på grund av ideliga haverier fått dåligt rykte med ty åtföljande svårigheter... Ledningen av rederiet

har nu förändrats och fartyget undergått sådana genomgripande förändringar och förbättringar att man kan förvänta att den fortsatta seglationen skall fortlöpa utan vidare anmärkningar."

Beträffande hennes fortsatta öden har jag inte mycket att tillägga till Kristers redovisning. Men den nuvarande delägaren M Chalkiopoulos torde vara identisk med sin företrädare M L Halciopoulos - inte ens de sakkunniga tycks alltid vara eniga om hur grekiska bokstäver skall översättas till våra.

För övrigt tycker jag att Länspumpen blivit för dyr. 24 kr är ganska mycket för ca 100 sidor, när man för 35 kr får Båtologens nära 300 sidor och klubbens övriga medlemservice.

Som svar på Olles propos om att Länspumpen är för dyr kan endast sägas att styrelsen för Västra avdelningen, som ger ut Länspumpen till sina egna medlemmar utan kostnad, bestämmer prenumerationspriset för prenumeranter utanför avdelningen i relation till framställningskostnaden. Sedan står det var och en fritt att bedöma Länspumpens värde i förhållande till priset.

Styrelsen

0---o---0

SKANDIAS TILLVARO KARTLAGD av E och Artur Larsson

Summa två svar på Börje Karlssons anmaning om att skriva SKANDIAS historia har kommit redaktionen tillhanda. Vi börjar med E:s uppgifter och fyller sedan på med Artur Larssons.

SKANDIA byggdes ursprungligen som däcksbåt av skeppsbyggmästaren Axel Andersson i Harge. Hon var byggd av furu på järnspant under namnet ODEN för Axel Giöbel i Harge men något bilbrev utfärdades ej, utan först vid registreringstillfället 1923 utskrevs en bilattest grundad på mättningsbevis av skeppsmätare C G Wiggander daterad den 1-12 april 1898 och en ny av den 4 juni 1904, samt ett mättningsbevis av den 20 mars 1923 undertecknad av J H Hvidt-Andersen att dimentionerna var 27,4 x 5,65 x 2,35 meter byggd i Harge 1898 och numera motorfartyget ODEN. Attesten undertecknades av Hilding Sundin och Herman Johansson. Anmälades för registrering den 11 april 1923 med hemort i Hällekis. Maskineffekten var 92 hkr och certifikatet utfärdades först 9 juli 1924. Reg-nummer blev 7130. Ägare AB Skånska Cement, Hällekis. I akten finns inskrivet: Tidigare pråm och däcksbåt och därmed började fartygets tillvaro framträda klarare i ramp-ljuset än under de tidigare åren där rent lokal kännedom torde kunna klarlägga dess förehavanden.

Nytt certifikat den 7 juni 1932 då disponent Erik Johansson förvärvat fartyget för 12.000 kr, men den 25 juli samma år ändrades fartygets beteckning till motorgaleas med en Munktellmotor 2 cyl. Ägarskifte till Kållandsö 7 september 1933 då skeppare Hjalmar Gustaf

Eugen Nilsson lade upp 10 st tovor på bordet och tänkte försöka lyckan. Det tycks ha gått relativt hyggligt för någon ore förmärktes inte förrän 1947 då Vänerens "redarkung" uppträdde och inhandlade ODEN för rederi med flera ägare och betalade 55.000 kr. Hemorten ändrades till Lidköping och huvudredare blev Helge Källson. Året därpå överfördes fartyget på Rederi AB Leckö. Transaktionen i pengar rör sig om 47.000 kr. Hon blev i samband därmed förbyggd i Sjötorp av Bertil Larsson.

År 1950 tycks den nu något ålderstigna Munktellaren fått lämna plats för en Skandiamotor av typ 200 A.

Nästa fas var andelsrederiet ODEN, som den 30 december 1957 övertog fartyget för 100.000 kr. Källsson var fortfarande huvudredare och ägare till 1/200-del. Andelsrederiet sålde fartyget den 11 mars 1960 till Gustaf Andersson i Lidköping för 60.000 kr, men detta köp återgick den 30 maj samma år. Man hann dock med att ändra fartygets namn till GULLVOR och det lyckades senare att bilda ett rederi för ms GULLVOR med Nils Andersson, Lidköping som redare och därmed kom köpet till stånd utan hemortsförändring.

Fem år senare blev Vänersborg hemort för rederi med flera ägare med Dan Östen Erhard Larsson som redare. Transaktionen rörde sig om 75.000 kr. Nytt namn blev SKANDIA den 1 april 1966 och den 9 december 1968 rapporterades att fartyget ändrats till motorfartyg.

Lidköping blev åter hemort den 25 augusti 1969 då S O Wahlberg som redare för rederi med flera ägare betalade 60.000 kr, men vistelsen här blev endast två år, ty Börje Assar Karlsson i Göteborg övertog äganderätten den 6 maj 1971 för 57.000 kr. Nytt dieselmaskineri om 185 eff hkr insattes i oktober 1973 och i november 1975 såldes fartyget för 35.000 kr till fabrikör Sven Åke Johansson, Mullsjö, Habo och nytt certifikat utfärdades med nedanstående ingress:

Certifikat den 25 november 1975, reg-nr 7130 ODEN, ex SKANDIA, GULLVOR, ODEN, byggd 1898 i Harge av furu på jsp dim 28,64 x 6,8 x 2,38. 200 tons dw, 65 stds, grain 9000, bale 8000 kubikfot. Lustfartyg, tremastskonert, hemort Habo äges av Sven Åke Johansson, Mullsjö. I registreringsanmälan bifogades upplysningen att fartyget ej kommer i fart förrän om ca 6 månader.

Artur Larsson förtäljer: Disponenten för Harge Tegelbruk Harald Giöbel lät 1898 vid brukets slip i Harge bygga en släppräm av furu på järnspant för egen räkning. Bruket förfogade tidigare över en bogserare samt en släppräm för att forsla brukets produkter av tegelvaror.

I början av 1900-talet började släpet dra asptimmer för Vulcans Tändsticksfabriks räkning till Hjo för vidare befördran per järnväg till tändsticksfabriken i Tidaholm. En del resor gjordes också till tändsticksfabriken i Jönköping. Släpet gick sedan i denna fart fram till 1:a världskriget då leveransen av aspvirke från Ryssland upphörde. ODEN förflyttades till Väneren och övertogs av AB Skånska

Cement i Hälleklis där hon tillsammans med FREY bogserades runt vänerhamnarna med cement.

...skepparen Nils Andersson övertog senare fartyget och döpte om henne till GULLVOR efter sin dotter. Då Östen Larsson köpte fartyget reserverade Andersson namnet GULLVOR för egen del varför Östen döpte om båten till SKANDIA eftersom hans fader tidigare ägt en skuta med det namnet.

000-000-000

MERA SYNUNKER OM KETTY av Knud P Knudsen

Afhandlingen om KETTY gladdde mig meget, såväl som alle afhandlingar i Länsruppen och Båtologen om gamle skuder. Dock är det noget om KETTY som ikke kan falde på plads.

Ifølge Danmarks Skibsliſter er hun bygget på ubekant ſted og tid, ergo ingen ſpor at gå efter, men i Bureau Veritas register er hun bygget af meſter C Lühring i Hammelwarden. En kollega til mig, skipper/reder EGENAES, hvis barndom förløb i Graaſten hvor hans far havde den ene halvdel af vaerfttet holder ſtødt og roligt på at skuden som GREIF I ved ankomsten til vaerfttet tydeligt kunne ſes at have ſejlet under navnet REGINA og ſtadig bar tydelige ſpor af at have været lyſtfartøj eller noget i den retning. Dette ſtemmer overens med Bureau Veritas register ſom anfører REGINA ſom tidligere navn.

Dette ſtämmer ikke rigtigt med redogörelſen, men kan vi ikke gøre en indsats at finde hiftoriens rette ſammenhang? Kollegan prøver på at finde papir eller foto hos ſin familie for at få facts frem. Hans far er længe död.

0---0---0

APROPOS IRENE av Jalle

Beträffande Walters epos i förra numret av Länsruppen om IRENE kan jag bidra med följande fakta hämtade ur "de djupa källarvalven":

Walter ger i ſitt inlägg i ſtort hela levnadsförloppet, när hon köptes till skutriket med 24 intressenter betalades hon med 18.000 kr och efter åtta år realiserades hon för 3.000 danska kr (2545 kr i ſvenskt mynt) till Kongens By. Under ſin danska epok utrustades fartyget med hjälpmaskin, en begagnad 2-cyl 2 taktmotor av J & C G Bolinder om 120 hkr.

När hon återköptes till Sverige 1936 försågs hon med certifikat daterat 8 maj 1936, reg-nr 7212 ſom gav följande upplifyſning: IRENE ex MARIE, 3-maſtskonare med hjälpmaskin, 165,33 ton, redare Nernſt Arthur Carlſſon, Stockevik, Göteborgs och Bohus län. Befälhavare Karl Henrikſſon. Partrederi om 5 delägare där befälhavaren ägde 10/20-delar. Inköpspriset var 24.000 danska kronor.

Skrivelse från AB Carl Gram, Ystad i egenskap av mäklaretalar om att fartyget den 24 januari 1938 förklarats icke iståndsättlig, bifogat fartygets handlingar jämte besiktningsutlåtandet. Resolution om fartygets utplånande från registret fattades den 1 februari 1938 av Kommerskollegium.

Utlåtande om besiktning den 24 januari 1938

År 1938 den 24 januari förrättade, av magistraten i Ystad förordnade besiktningsmän besiktning av i Stockevik hemmahörande 3-mastskonaren IRENE, vilket fartyg på utgående från Ystad förläste på revet öster om hamnen.

Vid besiktningen har utrönts att fartyget är vattenfyllt och brutet och enligt befälhavaren å bärgningsångaren NEPTUN utlåtande vid bärgningsförsök den 6-7 januari av IRENE uppgivits som hopplöst. På grund av ovanstående anse vi fartyget icke vara iståndsättligt.

Ystad den 24 januari 1938

O G Nilsson
stuveriförman

Harald Grufstedt
skeppsbyggmästare

Erik Larsson
hamnkaptén

Ur förteckningen sjöolyckor är framplockat följande om IRENES sista epok:

- Haverier: 1. Läckage, förlust av däckslast 18 oktober 1936
2. Kollision den 19 maj 1936
3. Grundstötning den 5 januari 1938

Grundstötning i inre hamnområdet vid Ystad den 5 januari 1938. Fartyget befann sig på ballastresa Graasten-Grankullavik och avgick från Graasten den 1 januari 1938. Grundstötte vid Ystad den 5 januari kl 1600 VSV vind, sjö och snöbyar. Alle man på däck, svåra bottensskador, motorkrånge.

Inkommit till Ystad den 3 januari kl 1230 för oljebunkring. Avgått samma dag kl 1900. Mött dåligt väder samt returnerat till Ystad och anlänt dit kl 1230 den 4 januari. Lämnade Ystad 5 januari kl 1130. Vid passage av inre hamnpiren begärdes FF och ca 50 meter utanför östra piren började motorn krångla. Ankrade med 30 famnars kätting på babords ankare. Motorn gjordes startklar. Man misslyckades med att få upp ankaret varför kättingen franschacklades. Åter inträffade motorkrånge. Fartyget lades SV till S om västra hamnpiren. Ankrade med 45 famnars kätting på styrborås ankare. Lots tillkallades och trots assistans av lotskuttern visade det sig omöjligt att hålla fartyget. Efter företagen pejling visade det sig att fartyget drev. Troligen hade kättingen sprungit. Fartyget högg hårt i botten och fick slagsida och var läck. Båten Klargjordes. Företagen lodning visade 8 fots vatten. Hög sjö, frisk vind och snötjocka. Besättningen lämnade fartyget kl 1630.

Bärgningsångaren NEPTUN anlände till strandningsplatsen den 6 jna-

uari kl 0800 och försökte med länspumpning. Dagen därpå uppgav man försöket till bärgning kl 1500. Vid sjöförklaringen uppgavs att fartyget ej var flottdraget och förmodades bli vrak. Sjöförklaringen ansågs böra remitteras till fartygsinspektionen för yttrande. Orsaken till motorkrånget ansågs vara att excenterstången för bränslepumpen till främre cylindern icke fungerade på grund av uppslitna gängor.

0---o---0

HON BLEV 50 ÅR av Krister Bång

Hur många av dagens oljedunkar kommer att finnas kvar om 50 år? Troligen inte så värst många. Nyligen såldes ett av världens äldsta större oljetankfartyg till skrot i Spanien. Hennes namn var SPYROS.

Det var i mars 1926 som AB Götaverken i Göteborg kunde leverera nybygge nummer 397 till beställaren Rederi A/S Ruth (H Waage) i Oslo. Fartyget bar namnet RAILA och var en motortanker om hela 8200 ton dödvikt. Farten uppmättes till 11 knop.

I december 1939 träffades överenskommelse med AB Bensintransport i Stockholm om förvärv av fartyget. Hon övertogs i januari 1940 och registrerades på Rederi AB Reut i Göteborg. Fartygets namn blev därefter SIGRID REUTER.

Då hon i juni 1944 låg i Hamburgs hamn blev hon bombad av brittskt flyg. Hon fördes därefter till Kockums i Malmö som genomförde en fullständig modernisering av fartyget. SIGRID REUTER lämnade varvet för provtur den 23 september 1945 och kunde därefter sättas i fredlig fart.

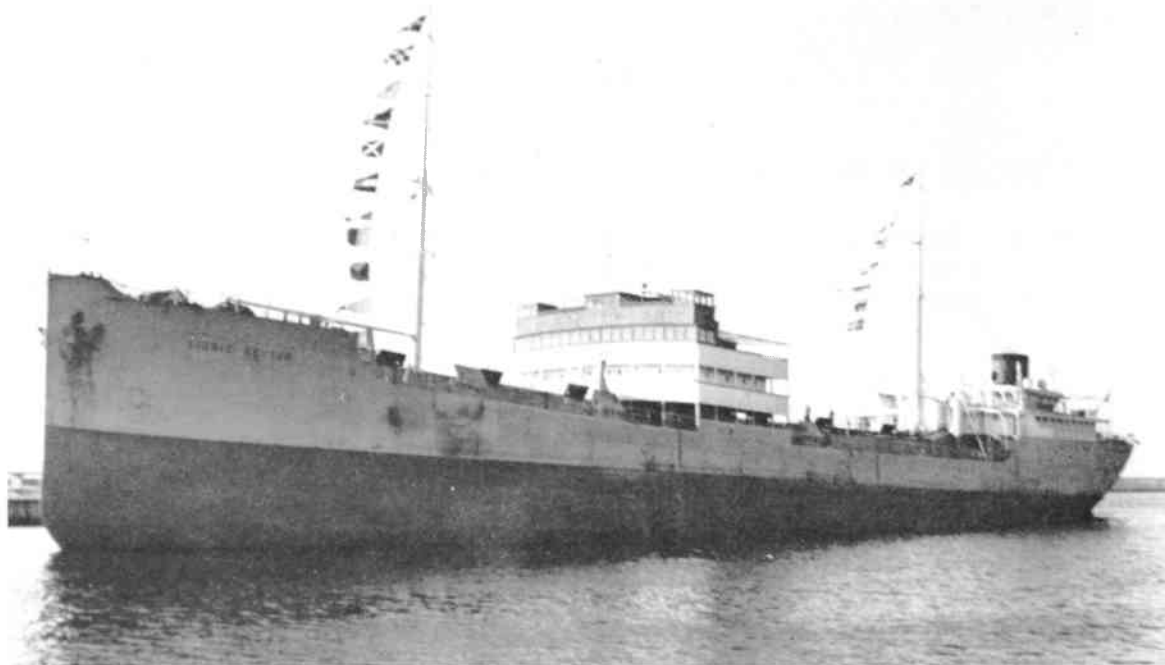
I november 1945 flyttade rederiet till Kungsbacka och samtidigt målade man samma namn i aktern på SIGRID REUTER.

I november 1954 såldes den ålderstigna damen till And. Smith Kolimport AB i Stockholm. Hon lades upp i Stockholm som oljeupplag och hon kallades därefter OILSMITH. Stockholmarna hade gett 650.000 kr för henne.

I maj 1956 kom hon åter i fart. Ett partrederi i Stockholm som till 2/3 ägdes av Vattenfallsstyrelsen och till 1/3 av Isefjordsvaerket A/S i Hellerup, Danmark lade upp 1.050.000 kr och därmed var saken klar. Gunnar Sandberg blev huvudredare för ISEFJORD som sattes in för att frakta olja från Västindien till bolagens olika anläggningar.

I oktober 1958 uppenbarade sig den grekiske skeppsredaren John S Latsis med adress 26 Fillelion Street i Aten med 60.000 pund. Därmed ansåg sig partrederiet inte längre ha någon användning för sin tankbåt. ISEFJORD övertogs i Malmö och fick under grekisk flagg namnet SPYROS. Hon sattes sedan i fart huvudsakligast mellan Svarta Havet och Grekland. Så småningom överfördes SPYROS på det Latsis-

kontrollerade Apollonia Shipping & Trading Corp, Piraeus. Och i januari i år såldes trotjänaren till Spanien för upphuggning. Frid:

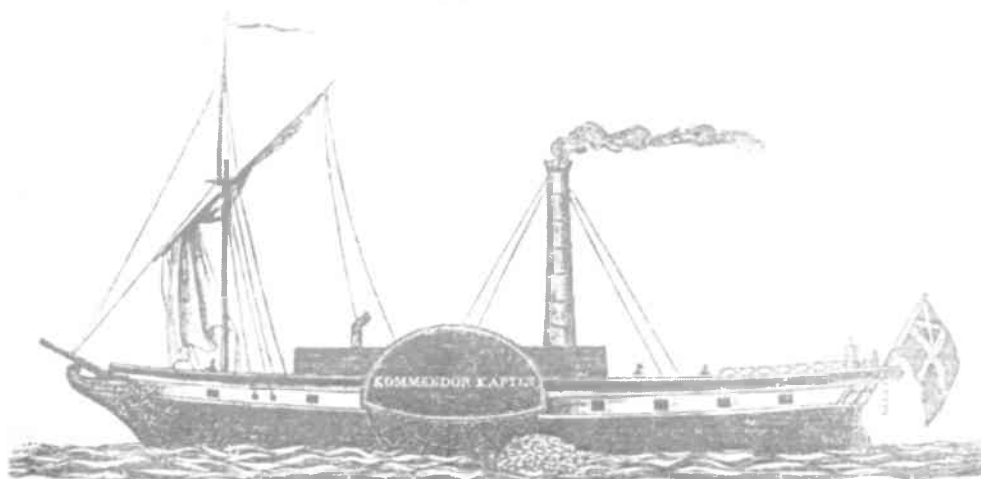


Mt SIGRID REUTER - Kungsbacka. Foto: C G Nyström

0---o---0

VEM BERÄTTAR undrar Artur Larsson

Översänder ett vykort av en teckning av den första ångbåten på sträckan Jönköping - Stockholm. Hennes namn var KOMMENDÖR-KAPTEN och hon förläste utanför Vadstena i november 1882. Vem berättar hennes historia?



"Kommendör-Kapten" första ångbåten Jönköping - Stockholm. 1882.

DET HÄNDE I VÄST, händelser från kust till hav 1940-45

innehåller bl a Amasis - Antaresolyckorna, fiskeolyckorna på Sotenäset, lejdbåtarna, de norska flyktingarna som kom sjövägen mm. Unika bilder. Aldrig tidigare publicerade.

Pris: 20:- kr (inklusive moms och porto)

Utkommer under våren. En liten upplaga trycks. Kan beställas från Terje Fredh, Skansvägen 25, 453 00 LYSEKIL

0---o---0

REGISTERNUMMER redaktör Krister Bång

Det har inströmmat en rad kommentarer till registernumren vilket är både glädjande och roligt. Välkomna med fler kompletteringar!

Knud P Knudsen har följande att berätta:

7515 LIDSØ havde byggenummer 7 hos Philip Stuhrs Maskin- & Skibsbyggeri (nuvaerende Aalborg Vaerft) som 3 mastet sletskonert med hjælpmotor og stålskrog til et damskibselskab i Rødby Havn og 1929 måtte hun sejle under det blå-gule flag med AB Karta & Oaxens Kalkbruk som ejere.

7602 RIGGA forsvandt ud af det danske register i 1960, men hvor blev hon da af?

7616 SUSANNE BO minsprængtes som HUGO ved Stevns jan-46 og blev bjerget af sten- & vrangfisker CARLA, skipper Carl Em Petersen, Fakse Ladeplads, da hun var en god og velholdt logger var der flere danske skippere der havde kik på hende trods svære skader efter minsprængningen. Ved et ikke helt fint nummer blev det Carl som løb med skuden, fik hende sat i stand og kom på søen igen som RUNA. Carl var en noget urolig natur med mange specialiteter under tyskernes besættelse af Danmark. Besættelsen holdt op men Carl fortsatte. Var i 1959 ude for at blive arresteret for smugleri og spionage for østlande. Carl kom i spjældet og skulden blev konfiskert (han bor idag som politisk flygting i Stralsund). Solgt til skipper Hans J Larsen (Gyldenspjaet), Praestö, fik navnet HAKA og en Alpha diesel. I 1969 solgt til skipper Børge Johansen og derefter lydende til navnet SUSANNE BO til Peter Wood, The Baltic Schooner Ass (GEFION) købte hende for videresalg til Vestindien.

7620 DIANA var en af mester L J Baggers fine små skonertes fra Marstal som ZEUS så hun dagens lys i 1906 till skipper M S Sørensen, Marstal og i 1917 solgt til skipper C F Hansen, Taars, men med Naks-kov som hjemsted. Først i tyverne solgt til skipper R H Pilegaard i Svendborg og fik for første gang en maskine i sit solide skrog.

7625 ØRNEN blev afleveret fra B & W i 1909 som post- & passagerdampfer for A/S Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866 for selskabets trafik København - Bornholm. Naesten en halv million danske kroner kostede damperen. Men är det stadig en panamaflag som haenger i agter?

- 7640 SAN blev bygget som ægte thuriner hos Jens Philip Jørgensen. Klipperbygget som 2 mast bramsejlskonert ROTA til rederi med mester som parthaver. Kom senere at sejle med Rødbyhavn og Svendborg som hjemsted inden hun fik Råå som hjemsted.
- 7651 NANNY blev til hos mester Niels Hansen, Marstal, som nydelig lille typisk marstalskonert til skipper C Madsen i samme by. Kom i 1912 til skipper K Boutrup i Ommel. Fick i tyverne maskine på hele 45 hk.
- 7652 STIG blev født som thuriner hos mester N A Nielsen som 3 mastet skonert ROSSING til lokalt rederi, hvilket som oftest var tillfaeldet på de kanter ved nybygninger, med mester, luftskraedder, smed og de største leverandører som største parthavere. Hun var stadig rent sejlskib ved salget til broderlandet.
- 7662 NORDIA var en jagtbygget thuriner fra mester J Ph Jørgensen som 3 mastet skonert NORDTRAFIK med maskinfundament. Dog varede det flere år inden hun så nogen maskine. Sejlede en del på New Foundland i den traditionelle salt/fisk trade. Fik 1930 Råå som hjemsted. Efter en vinteroplægning i Rönning midt i halvtredserne blev det med Aalborg som hjemsted hun atter kom ud at sejle og måtte lade livet på Laesö i 1967.
- 7665 AGNES kom fra Jørgen Olsen Christensens vaerft i Marstal som 3 mastet bramsejlskonert NIELS til H C Christensens Sejlskibsrederi i Marstal. God og velsejlende skude. Måtte til Skärhamn før hun fik motot.
- 7667 KNAPE kom til Danmark 1965 som nydelig representant for de gamle stålloggere, inkøbt af skipper Henry Stouby, Grenaa. Fik navn efter fruene og blev rigget med grejer for tangfiskeri til gelatinefabrikation. Henry solgt hende igen 1966 til Alpha-direktør Aage Laursen, Frederikshavn. Han havde efterhånden en paen samling af gamle stålloggere til tangfiskeri. Da direktøren døde blev skuden solgt til skipper Børge Godsk Jensen, Aebeltoft, senere Ebeltoft Dykkerenterprise.
- 7672 LEIF blev osse skabt af thurinermeisteren J Ph Jørgensen som 3 mastet bramsejlskonert til lokalt rederi. Kom ud for mange oplevelser under Dannebrog. Måtte blandt andet haenge fast i Lissabon et par år under første Verdenskrig som sejlskib kom hun til Sverige og fik siden motor.
- 7673 PRINS GEORG kom fra Fr Krupp i Kiel som BALDUR til K Dost i Groningen og til Halland Cement AB i Degerhamn 1930. Omdøbt til BIRGITTA men atter i 1935 til Danmark då inkøbt af skipper N K Strømberg, Aalborg (havde senere MARS, svensk som BORNÖ). Henriks-son i Göteborg købte hende i 1938.
- 7680 ELLEN var 3 mastet bramsegelskonert fra mester N P Petersens vaerft på Thurø til lokalt rederiaktieselskab og sejlede bravt og godt for sine redere til sidst i tyverne hvorefter hun i høsten 1930 måtte sælges til Skärhamn men ikke var det til skipper Oscar Olsson?

Old Ship bidrager med följande:

7490 VEGA avfördes måhända 1968. Hon förliste dock redan den 10 januari 1967. Strandade på skäret Kalvhättan mellan Ramsö och Ursholmens fyr syd Kosteröarna, varvid besättningen om 4 man omkom. VEGA gick på grund och sjönk i hårt väder och snötjocka och sände nödsignaler. Lotsbåten från Koster, tullbåtar och flera trålare deltog i sökandet och vid dagningen gick en helikopter upp från Torslanda och hittade två man döda i en punkterad gummibåt och en tredje död hittades flytande i vattnet.

7415 BRITTANNIA såldes icke 1934 utan 1936. Så här stod det att läsa i SST 1936 nr 21: Fiskebåten GG 156 BRITTANNIA har av A J Kjellberg, Styrsö-Tången, sålts till firman P & J Johnstone i Aberdeen. Köparen planerar att låta bygga ett antal båtar av samma typ i Sverige därest hans försöksfiske med BRITTANNIA slöt väl ut. I maj 1936 blev hon avförd som såld till England.

7422 AGA II är jag lite förveten om eftersom det står att hon heter ADA nu. Måne är hon i Flottans ägo och placerad i Götet med anledning av namnet? Så står det att hon byggdes 1885 i Stockholm. I suppl 1928 stod det att hon var byggd 1901 i Hernösand under namnet GASACCUMULATOR II. Då sas det inget om namnet LÅNGRÖR, men det var ju många sådana gamla båtar som blev införda i registret på gamla dar, som man glömde tala om vad de hette tidigare.

Jalle meddelar:

7233 YUNG NING finns inte mycket om i Fartygsregistret. Det finns endast uppgifter om henne i nummerliggaren och där står. Byggd 1924 i Shanghai. Inköpt 1926 och ägdes av en svensk köpman i Shanghai och enligt engelsk mätning på 392/235 ton. Hon står upptagen som ms. Registrerat i Göteborg och sålt till utlandet den 11 februari 1930 då avregistrering skett.

Old Ship meddelar vidare:

7304. Fartyget hette under finsk flagg även KALATYTTÖ. På mitt registerkort står det att hon ägdes under detta namn åren 1931-35 av H A Elfving i Hangö. 1936-37 ägd av Elfingen Kalastuslaivne O/Y i Hangö. Så kom hon till Norge 1937 och blev KVIÖY. 1940 lär tyskarna ha tagit henne i sitt våld ty "Kriegsmarine" hade henne under namnet WIDDER "V6302". Om hon kan ha varit någon sorts vedtång eller vad V:et kan betyda. Även beteckningen "V 6733" har använts beträffande henne. Dessa uppgifter kommer troligen från The Belgian Shiplover. Ja, hon finns med i nr 127 av nämnda skrift med en artikel "Trawlers in service of the Kaiserliche marine 1914-18" och på den tiden var hon "Handelsschutz-Boot Nr 32-62". Cuxhafener Hochseef. AG i Cuxhafen fick emellertid tillbaka henne sedan Kaisern givit upp.

7311 ULLÅNGER förliste den 14 november 1927 och det fick jag reda på i SST 1948 nr 34. 35 fat råolja, bensin och fotogen har hittills bärgats från ULLÅNGER av en dykare från Skelleftehamn. En del av lasten var dock förstörd.

7312 THYRA återinfördes i suppl III, 1960 på pr J S E Svensson i

Oskarshamn. 1962 överförd på AB Tyrarederiet (H O Hägg), Oskarshamn. Svensson sålde henne för 10.230 kr. I oktober 1967 såld till pr Hans-Olof Hägg, Oskarshamn. Priset var nu 50.000 kalla.

7342 ZITA såldes 1975 till Finland. Se Båtologen 75/135.

7366 ALINDE avfördes inte 1936 ty i februari 1946 kom hon till pr J H Larsson i Gravarne och i mars 1948 till Gösta Reinh. Göransson, Hasslö och samme man ägde henne 1957. I Sveriges Skeppslista 1958 är hon försvunne så kanske hon avfördes 1957? Det finns ju en ALINDE till med i listorna och det är 7321. Var hon en företrädare hos John Henrik Larsson i Gravarne? (Vi låter frågan gå vidare till kungshamnsborna. Red anm).

7392 GÖRAN. I Lloyd's 1964-65 fann jag att man konstaterade "omitted from the Register Book. No up to date information available".

0---o---0

MÖTESREFERAT

Lördagen den 7 februari 1976 avhölls i vår lokal i Kungens Ladugård i Göteborg årsmöte med hela 21 båtologer närvarande. Styrelsen, som valdes fick följande utseende: Ordförande Bertil Söderberg, sekreterare Ragnar Magnander, kassör Gunn Kristiansson, redaktör Donald MacFie och lokalförvaltare Kenneth Ohlsson.

En välkommen och säkert mycket uppskattad gåva (deponering) har tillförts vårt lilla bibliotek i klubblokalen. Det gäller gamla årgångar av Lloyd's Register och Norske Veritas. Detta hoppas vi skall verka som lockbete för långt fler medlemmar än de, som på tisdagskvällarna brukar närvara. Du, som aldrig tidigare närvarit på något av våra möten, skall känna Dig extra välkommen. Du kommer säkert att snabbt lära känna oss andra, som nu har varit med några år. Tisdagskvällar har vi som sagt öppet och nyckelinnehavare är Bertil Söderberg, Kenneth Ohlsson, Ragnar Magnander, Elon Hegborg, Lennart Ohlsson, Örjan Hellertz och Börje Månsson.

Ja, även årsmötet slutade med sedvanligt båtsludder, fotobyten och även ett litet lotteri. Pristagaren fick mottaga en mycket vacker tavla föreställande en Johnsonbåt.

Nästkommande möten infaller den 6 mars, 3 april, 15 maj (Klubb Maritims årsmöte med huvudföreningen) samt den 5 juni.

Ragnar Magnander

0---o---0

REG-NR	ART	NAMN (namn med STORA bokstäver = svensk flagg)	BYGGÅR	BYGGORT	BRUTTO	NETTO	FOTO	INFÖRD	AVFÖRD	ORSAK / SLUTLIGT ÖDE
7101	SM	<u>MIREYA</u> ex <u>NIKLAS</u> ex <u>HATHOLMEN</u>	1912	GRONINGEN	113	77	X	1924		
7102	F	<u>ELSA</u> ex <u>EVA</u> ex <u>ELSA</u>	1917	DJUPVIK	37	15	X	1924		
7103	SS	<u>BOLMEN</u> ex <u>RIBERSBORG</u> ex Segontian	1901	MIDDLESBROUGH	1226	794	X	1924	1956	Upph. Ystad
7104	F	<u>DROTT</u>	1924	DJUPVIK	25	10		1924	8.30	s. utl
7105	MS	<u>Wasaborg</u> ex <u>Bernhard</u> ex <u>INNAREN</u>	1924	LANGESUND	3690	2657	X	1924	4.37	s. No Upph. Hamburg 1970
7106	SS	<u>SKAGEN II</u> ex <u>VISBY</u>	1923	OSKARSHAMN	827	564	X	1924	4.68	Upph. Ystad
7107	SS	<u>HEDDA</u> ex <u>VESUVIUS</u> ex Brockhausen ex Wobun	1902	GREENOCK	1596	1146	X	1924	1959	Upph. Ystad
7108	SS	<u>ERIKSBORG</u> ex <u>Fylgia</u> ex Danebod ex Else ex Lynton	1890	SUNDERLAND	1665	1205	X	1924	8/12-56	Anl. Ystad för upph
7109	SM	<u>Urd</u> ex <u>Gunmar</u> ex <u>BERNIA</u> ex <u>MAGDA</u>	1924	SVENDBORG	113	87	X	1924	12.46	s. No
7110	SM	<u>SILVIA</u> ex Seierskransen	1882	MARSTAL	190	168		1924	10.30	Strändad Gnarp. Vrak
7111	F	<u>GUNFI</u>	1924	SKREDSVIK	42	16		1924	11.26	s. utl
7112	SS	<u>DENIA</u> ex <u>NECKEN II</u> ex <u>LARS</u>	1923	LÖDÖSE	114	71	X	1924	9.61	s. OK sjönk 28/10-67 sälöfjorden
7113	SM	Eye of the Wind ex <u>MERRY</u> ex <u>ROSE-MARIE</u> ex <u>MERRY</u> ex Sam ex Friedrich	1911	HAMMELVARDEN	158	115	X	1924	1972	s. Austr.
7114	F	<u>BLENDA</u>	1919	STRÖMSTAD	32	12		1924	2.47	s. Skottland
7115	F	<u>NEPTUN</u>	1921	SKAGEN	17	7		1924	1925	s. utl
7116	SM	<u>SVANEN</u>	1924	PUKAVIK	136	88	X	1924	1971	s. USA
7117	MS	<u>SUNE</u> ex <u>DALSLANDS KANAL</u>	1924	SJÖTORP	58	38		1924		
7118	SS	<u>Reibel I</u> ex <u>ANNMARI</u> ex <u>BALTIA</u> ex <u>FRANS</u>	1924	SKIEN	1169	668	X	1924	1955	s. V-Ty Upph ca 1959
7119	MS	<u>NANKING</u>	1924	GÖTEBORG	5956	4425	X	1924	29/4-43	Torp. utanför Afrika i pos 5°11'N, 12°15'V
7120	SM	<u>SAGA</u>	1909	GÖTEBORG	31	20	X	1924	1956	s. utl
7121	S	<u>ZENITHA</u> ex Elisabeth	1916	MARSTAL	218	185		1924	3/12-59	Grundstött Kungen, Onsala. Vrak
7122	SS	<u>SIRIUS</u> ex Frederiksborg ex Deddington	1889	SUNDERLAND	2077	1331	X	1924	16/12-44	Förlist i svår snöjocka utanför Björneborg
7123	SM	<u>DIANA</u>	1912	FINLAND	89	68		1924	8.31	Upph.
7124	SS-F	<u>MERKUR</u> ex Bassethound	1894	HULL	149	53		1924	11.28	Förstörd
7125	SS-B	<u>HILDUR</u>	1898	TORSKOG	22	5		1924	ca 1930	
7126	SS-B	<u>TÖCKSFORS</u> ex <u>HILDING</u>	1899	TORSKOG	22	5		1924	6.34	Upph
7127	SS	<u>DEJEPORS</u>	1924	KARLSTAD	211	141		1924	4.37	s. Fi
7128	SS	<u>BONDEN</u> ex Enigheden	1891	KÖPENHAMN	675	431		1924	3.36	s. Fi Krigsförlist 1942
7129	SS	<u>GUNVALL</u> ex <u>Havtor</u> ex <u>Bankchef Fasting</u> ex <u>General Roberts</u>	1882	NEWCASTLE	1493	1046		1924	1.36	s. Engl för upph.
7130	SM	<u>ODEN</u> ex <u>SKANDIA</u> ex <u>GULLVOR</u> ex <u>ODEN</u>	1898	HARGE	125	89	X	1924		
7131	MT	<u>SIV</u> ex <u>SHELL XV</u> ex Providentia	1895	FINKENVÄRDEN	46	31	X	1924		
7132	SS	<u>ROSENHOLM</u> ex <u>HELGE</u>	1895	HELSINGÖR	2045	1481	X	1924	9/4-40	Beslagtagen Bergen
7133	SM	<u>SVAN</u> ex Roheim ex Johanna	1898	MARTENSHOEK	123	45	X	1924	9/4-47	Försvunnen m.m.o.a.p Lübeck-Köpenhamn. 74

7134	MS		<u>BJÖRN</u>	1916	MARTENSHOEK	121	79	X	1924		
7135	SS	<u>ANNA</u> ex <u>ANGUR</u> ex <u>DAGMAR BRATT</u> ex <u>Kapela</u>		1920	MALMÖ	1603	1104	X	1924	1958	S. No som präm
7136	SS		<u>FENJA</u>	1924	HELSINGBORG	949	623		1924	1936	S. Engl upph. 1953 i Inverkeithing
7137	SS	<u>Østersøen</u> ex <u>BORGHOU</u> ex Bornholm		1899	KÖPENHAMN	515	304	X	1924	1934	S. DK skrotad 1954 Odense
7138	SS		<u>BORGVIK 3</u>	1919	BORGVIK	39	20		1924	1934	Upph.
7139	SS		<u>TDRÖ</u> ex <u>FRYKEN</u>	1924	MALMÖ	1477	1031	X	1924	12/2-39	Minspr. Kämpingebukter
7140	SS	<u>ADOLF BRATT</u> ex <u>OSCAR GORTON</u>		1924	KIEL	1557	1121	X	1924	20/12-39	Minspr. vid Noordengronde Holland. + 5
7141	SS	<u>Algit</u> ex <u>Theomitoros</u> ex <u>Panagia A</u> ex <u>Nisos Skiathos</u> ex <u>HUGIN</u>		1924	HELSINGÖR	1193	766	X	1924	5.62	S. Gr Ant Specia 11.7.70 för upph.
7142	SS		<u>IVAN GORTON</u>	1924	KIEL	1572	1071	X	1924	23/3-32	Drev iland vid Jaffa. Vrak
7143	MT	<u>Paikan</u> ex <u>BREDDÖ</u> ex <u>TANKÖ</u> ex <u>SOYA</u> ex <u>BERTIL</u> ex Bjölsen		1903	PORSERUND	135	78	X	1924	5.65	S. Iran
7144	SS		<u>ÅSE</u> ex <u>Sulitelma VI</u>	1870	BERGEN	86	51		1924	1929	Förstörd
7145	SS	<u>VIRGO</u> ex <u>Adriatico</u> ex <u>ADRIATIC</u> ex <u>TRUMF</u> ex <u>Newlands</u>		1902	W. HARTEPOOL	3338	2617		1924	1930	Kond. S Pa
7146	SS	<u>ex Andreas Boye</u> ex <u>NAUTIC</u> ex <u>MONICA BRATT</u> ex <u>SOLSTAD II</u> ex <u>YLVA</u>		1924	LÖDÖSE	519	338	X	1924	1942 13-1-43	Minspr. Borkum + 2
7147	SS		<u>IRIS</u> ex <u>GUDRUN</u>	1924	FREDRIKSTAD	1500	1056	X	1924	9.50	S. DK sprang läck o sjönk 27.10.60 sv Høbungen
7148	SM			1924	FINLAND	53	40		1924	5.60	S. Holland för upph
7149	SS		<u>VINDA</u>	1914	FINLAND	53	40		1924	32	
7150	SS	<u>Lotte Skou</u> ex <u>Lotte</u> ex <u>ELSIE</u> ex <u>Elisabeth Mørsk</u> ex Tyskland		1924	KIEL	1572	1130		1924	3/6-42	Torp. vid Bermuda
7151	SS	<u>GUSTAF WASA</u> ex <u>London</u> ex <u>Ainamo</u> ex <u>Craigallan</u> ex <u>Camperdown</u>		1906	KIEL	1658	1277		1924	12.34	S. DK sjönk utanför Holland 9-2-48
7152	SM		<u>ED</u> ex <u>EOL</u>	1890	SUNDERLAND	1605	1163		1924	25/2-36	Förlist vid Arkö
7153	SM		<u>TORA</u> ex <u>NANNA</u>	1902	SVENDBORG	182	157		1924	18/4-55	Förlist sprang läck och sjönk i Södra Østersjön
7154	F		<u>TOLLY</u> ex <u>INGRID</u>	1924	SÖNDELED	35	17	X	1924		
7155	SS	<u>CECILIA</u> ex <u>CYGNUS</u> ex <u>Senegal</u> ex <u>H. V. Fisker</u> ex <u>Oaklands</u>		1890	W. HARTLEPOOL	1977	1455		1924	9.55	Upph. Travemünde
7156	MS		<u>PAJALA</u>	1924	GÖTEBORG	6874	4971	X	1924	18/1-40	Torp. Nordatlanten
7157	SS		<u>SVANINGEN</u>	1875	STOCKHOLM	50	28		1924	1960	Museiföremål
7158	SS		<u>IDUN</u>	1907	KRISTIANSTAD	49	25	X	1924		
7159	SS	<u>Greta Thordén</u> ex <u>GRETA</u> ex <u>Frieda Fahrenheim</u> ex <u>Regnator</u> ex <u>Rendsburg</u>		1906	TÖNNING	2080	1632	X	1924	1929	S. K; Upph. 1952 i Engl.
7160	SS		<u>MUNIN</u>	1924	HELSINGÖR	1191	991		1924	9/2-26	Strändad Huvuds Rär. Vrak
7161	MS		<u>REX</u>	1910	LINKÖPING	62	45	X	1924	21/10-61	Strändad Kolastenarna, Hano. Vrak
7162	F		<u>BALTIC</u>	1917	DJUPVIK	34	19		1924	5.38	S. No
7163	F		<u>KARIN</u>	1924	MARSTRAND	23	10	X	1924	1972	Upph.
7164	F		<u>ÄRLAN</u>	1915	MARSTRAND	28	14		1924		
7165	F		<u>BRITTA</u>	1916	MARSTRAND	34	10	X	1924		
7166	SS-B	<u>Est</u> ex <u>Mester</u> ex <u>RANE</u>		1924	FINNBODA	81	19	X	1924	1926	S. DK Upph. Nakskov 1971

7167	MS	NYTTIG ex SPÄRÖ ex SPÄRÖ II ex SIMSON V ex KARE	1860	STOCKHOLM	81	46	X	1924		
7168	F	ORANNLY	1924	LÆSÖ	32	14		1924	11.29	S. utl
7169	F	JUNO	1912	STRÖMSTAD	34	14		1924	10.34	Förlist
7170	F	ZENTORA	1924	LANDSKRONA	48	19	X	1924		
7171	SS F	Evald ex Horne	1890	GLASGOW	154	58		1924	21/10-25	Påseglad och sänkt utanför Hirtshals
7172	F	ZIRONA	1924	SÖNDELED	36	14		1924	1959	S. Fi SF 32
7173	SS	INGA ex Daneholm ex Graafaxe ex Jens Bang	1907	HELSINGÖR	1528	1121		1924	1/2-31	Förlist utanför Åbo. T 1
7174	SM	SALONIA	1924	LANDSKRONA	51	25		1924	5.41	S.No
7175	F	VIOLA	1924	RISÖR	32	16	X	1924		
7176	SM	ELSA	1924	KUNGSVIKEN	35	25		1924	1968	Förlist
7177	F	TALONA	1924	SKAGEN	32	14		1924	ca 1928	
7178	F	THULE	1924	MARSTRAND	42	22		1924	1.34	Förlist
7179	F	LISSIE	1925	RÅÅ	28	11		1925		
7180	SS	BRITT - MARIE ex OLSON ex Eleni Stathatos	1907	MIDDLESBROUGH	3529	2510		1925	35	Exploderad i Santos
7181	MS	IRIS	1922	HÄGERSTAD	42	27		1925	1956	Lades vid örberga
7182	SM	ELLY	1925	RÅÅ	52	37	X	1925	2.53	S.No
7183	F	LISÖ ex VIDAR	1925	STUDSERÖD	32	15		1925		
7184	SS	Punta Bianche) / ex Porto San Paolo ex LILLYB ex Victoria ex Maguerite ex Parana ex Vulcano	1886	DUMBARTON	383	199		1925	2.27	S. 16
7185	MS	Svea ex SVEALAND	1925	HAMBURG	15338	14376	X	1925	4.69	S. V-Ty
7186	SM	CAROLINE	1892	NÜBBEL	37	28		1925	3/3-38	Sprang Läck och sjönk 3 n.m. NO Knäbeck
7187	SM	FORTUNA	1916	BARTH	94	69		1925	10.46	S.No (ev. präm)
7188	SM	MARIANN ex ANNA - LISA ex IRMGARD	1916	BARTH	94	77	X	1925		
7189	SS	BYÄLVEN ex BORGVIK II	1904	SJÖTORP	179	110	X	1925	13/10-37	Sjöräddad vid Fjuk, Vättern. Vrak
7190	F	EBON ex ANNA	1925	MARSTRAND	42	21		1925	8/2-65	Brann och sjönk 12 n.m. O Hüdiksvall
7191	F	ETNA	1924	NORGE	41	16		1925	10.35	Förlist
7192	SM	Helga ex YRSA	1902	TAASINGE	231	184		1925	4.47	S. Pa struken ca 1962
7193	S	ELLY ex Carlo ex HULDA ex Carlo ex Helga ex Wendia	1888	AARHUS	37	32		1925	1/4-25	8/2-25 S. DK
7194	MS	KORSHOLM	1925	GÖTEBORG	2684	1880	X	1925	13/4-42	Torp. utanför Florida. T 9
7195	F	ELLA	1925	RISÖR	35	17		1925		
7196	MS	WILANA ex LILJA	1912	KIVISILTA	87	53		1925	1.46	Upph.
7197	MS	SANTOS	1925	MALMÖ	3877	2911	X	1925	24/2-40	Torp. eller minspr utanför Kirkvall. T 31
7198	SM	DICK ex HÄRTA ex Ansgar	1915	KARLSHAMN	143	121	X	1925	6.28	S. Fi
7199	F	MODE	1925	MARSTRAND	20	8		1925	3/5-40	Ligger som vrak Kovikshamn
7200	SS	FDGÖÖ ex ROSLAGEN	1925	GÖTEBORG	1864	1308	X	1925	12.60	Minspr. vid Hönö. T 2 Upph Vstad

Debet Kontokoriant för Rectoriet i Sk. Sk. "Amalia" fr. Hellenvikstrand. Kredit.

1907-08		1908		1909	
		från den 19 november 1906		1907	
		til den 17 Augusti 1908		Mars 20	Kontant i Kassar hos Hufvudn. 663 94
		Omkostnader för processen	1385 35	1906	
		Speppskattgiffen	3728 25	Nov. 20	fr Hufvudredaren 200 00
1908		Köps- och Sältnadsräkningar	2238 72	Dec. 4	Miss Last 61 40
"		Säovaktensräkningar	1436 90	1908	Inseglade brutofrakter 9491 07
"		Resätningens månadslyor	2672 87	Mars 3	Lån i Eric's bank 2500 00
"		5% af inseglade brutofrakter	474 55	Aug. 3	fr Bohus Försäkrans 500 00
Aug. 17		Lån till Hufvudredaren 2355 18 10	634 20	Feb. 15	Utbetal af Hufvudredaren 4 21
		Bohus Försäkrans m. m.	259 80	Dec. 28	Kontant i Kassar hos Hufvudred. 207 64
Mars 17		2 omsättningar i Kösumd	868 00	1909	
Dec. 11		Omsätt i Eric's	357 02	Jan. 9	Kontant i Kassar " " 62 96
1909		Betalt Befälshofvarens Indrag	148 55	J. G. S. O.	
		Kronor	14203 97		Kronor 14203 97

1908		1908	
		Lånens återstod	
Mars 18		1908 i Kösumd	600 00
"		" i Kösumd	1500 00
Dec. 11		" i Eric's	2250 00
		Fartygens skuldsättning af den dats	4350 00

Summerat den 19 januari 1909
 J. P. Dahlblom