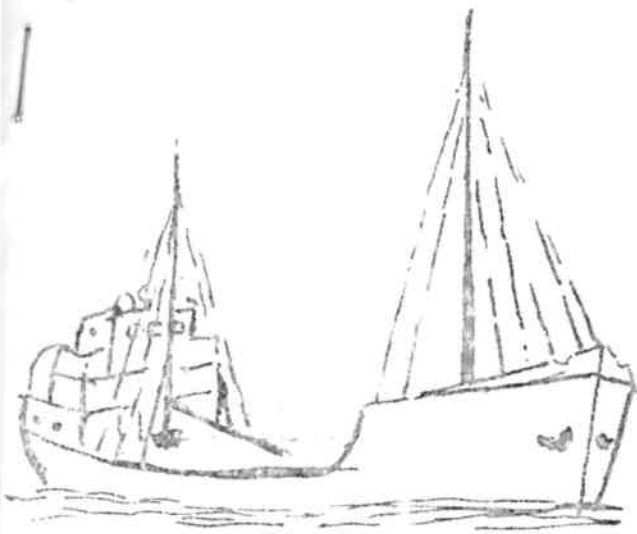


8 JAN. 1973



Medlemsblad för Västra Avdelningen av KLUBB MARITIM - Förening för fartygs-
historisk forskning

Nummer 1, 1973. Den 9 januari 1973

Redaktör: Krister Bång, Skolängen 11, 433 00 Partille. Telefon: 031/263838

Vinjetten ritad av Gunn Kristiansson

Eftertryck tillåtes med angivande av källa

The third issue ever printed

Upplaga 80 ex

Härmed har jag det stora nöjet översända 1973 års första utgåva av LÄNSPUMPEN. Enligt de ursprungliga planerna skulle den komma ut först i mars, men intresset för publikationen har visat vara mycket större än jag kunnat föreställa mig. Bidragen har strömmat in så att LÄNSPUMPEN denna gång blivit betydligt tjockare än planerna. Alla bidrag har tyvärr inte kunnat beredas plats i detta nummer. Men hav tröst, de kommer i nästa. Från och med nu sitter jag och väntar på nya manus till nästa LÄNSPUMPEN som beräknas kunna komma ut i april. Det är inte nödvändigt att vänta till sista dagen att sända in bidrag utan sätt Dig ner redan nu. Bidrag som berättelser, frågor, svar på frågor, registeruppgifter, dikter, rapporter m m är alltid lika välkomna och jag hoppas att detta nummer skall ge Dig den lilla knuff som behövs för att sända ett manus.

Glädjande är också att LÄNSPUMPEN uppmärksammas av båtologer utanför västra avdelningen. För de utanför avdelningen som vill ha LÄNSPUMPEN uttages en avgift av 3:- kr per nummer för täckande av tryckkostnader m m. De som bidrager med artiklar erhåller dock LÄNSPUMPEN fritt.

Det är oss en stor glädje att få presentera två nya medlemmar i avdelningen. Vi hälsar välkommen till Kenneth Olsson, Näverlursgatan 30, 421 44 Västra Frölunda och Knud P Knudsen, Gyldenlaksvej 19, DK--9400 Nørresundby, Danmark. Vi hoppas ni kommer att trivas hos oss.

Den 21 oktober samlades vi till ett mycket trivsamt möte i Lysekil. Först var vi hemma hos Stig Selander och inmundigade förtäring och sedan for vi till Vikarvets intressanta museum. Där stannade vi länge och tittade bl a i museets till många delar utforskade arkiv. Den 25 november var det ånyo dags för möte. Denna gång samlades vi hos Bertil Söderberg i Västra Frölunda. Vi diskuterade ångbåtar, färjor och skutor och tittade på Bertils fina samlingar om olika redier tills det var dags att gå hem.

Krister Bång

---o---0---o---

AKTUELLT av Krister Bång

En del västkustsfiskebåtar har nyligen bytt ägare. Sålunda har smögenträlaren HÅLLÖ återbördats till Dyrön. Hon såldes ju från Dyrön till Smögen i början av 1960-talet. Vidare har Artur Karl-Erik Pettersson i Skärhamn försålt sin nyinköpta MARINO I till Åland. I dagarna har också en rapport från Grundsund anlant med beskedet att BOVIK har sålts till Tyskland.

Tirfings LAPPLAND har sålts till Liberia och skall enligt uppgift byggas om till mudderfartyg. Det nya namnet blev TRACHODON med hemort i Monrovia. Transatlantic har sålt MINNESOTA till Panama och hon seglar numera omkring under namnet EVER HEALTH. Billnerbolagets AGNETA BILLNER har sålts till Helsingfors där hon har fått namnet ASPO.

Den 20 november klockan 15.10 anlände under bogsering från Oskarshamn ångaren KINGHAM av Panama. Hon hade köpts hit efter en brand av Torsten Johannesson för att bli, som man antar, skrot. KINGHAM är identisk med Rexbolagets forna HARÖ.

---o---0---o---

LÄNSPUMPEN I PRESSEN

Göteborgs Handels- och Sjöfarts Tidning omnämnde den 6 november LÄNSPUMPEN och Klubb Maritim under sin rubrik Hamn och Hav.

---o---0---o---

LYCKAT FISKE

Göteborgs-Posten uppger den 20 december att den göteborgsägda fiskebåten STROMPOLI på en resa landat 150.000 ton fisk. Torde vara rekord!

VIKING II byggdes på Lundby Mek Verkstad 1919. Skrovet som sådant var lika som Lloyds tidigare bogserbåt VIKING I men den nya VIKING II var avsevärt mer påkostad speciellt vad gällde inredningen. Ursprungligen var de lika, men bl a så var det styrhytt kombinerad med s k rökhytt den tredje i ordningen. Denna var bland annat inredd med buffelhud i rökhytten och i övrigt efter dåtida förhållanden mycket exklusivt inredd innan den godkändes av Svenska Lloyds dåvarande direktörer. 1923 hade fartyget legat blott 3 månader i vattnet, så det var så gott som nytt när min fader köpte båten åt Dynäs AB i Väja. Det påstods att båten skulle ha kostat Svenska Lloyd en halv miljon kronor och jag kan upplysa, att den såldes med alla inventarier inklusive allt matsilver, porslin samt linne och glasserviser för 12 personer för blott 55.000:- kr.

Farten var nio knop men kunde vid forsering pressas till tio. I förpiken fanns en sötvattentank på $7\frac{1}{2}$ ton, och aktertanken var på drygt nio ton. Djupgåendet var normalt 9 fot. Betr förtanken så borttogs denna vid en omändring för utökande av köksutrymme och hytter, och den exklusivt inredda aktersalongen omändrades till skans för fyra personer. Båten hade en besättning av totalt 6 personer plus en resturatrik. Maskineffekten var, enligt vad jag kan erinra mig, på 220 ind hästkrafter, ångtrycket 8 kg, dubbla fyrar avsedda för koleldning. Båten, som vid försäljningen till Dynäs AB döpts om till DYNÄS II, användes under sommar- och höstmånaderna för timmerbogsering från övre norrlandskusten ner till Ådalsdistriktet. Farten vid dessa timmertransporter var i regel 2,2 knop. Efter det att timmertransporterna upphört för säsongen började isbrytningen för att hålla sjöfarten i gång vid industrin i Väja. Båten hade ju isbrytarstäv och var för sin storlek mycket bra isbåt. Den fick assistera ut inkommande och utgående fartyg till fritt vatten eller till Härnösand, en sträcka på cirka 25 distansminuter, som under svåra isförhållanden tagit upp till fem dygn i anspråk. De statliga isbrytarna fanns ju på den tiden ej att tillgå vilket senare blev fallet.

Som ett litet kuriosum kan nämnas att Svenska Lloyd gav min far, som ju gjorde denna affär, löfte, att Svenska Lloyds skortensmärke i fortsättningen skulle få vara kvar, men efter något år togs stjärnan bort och ersattes med ett D. Dynäs övriga bogserbåtar fick i samband därmed skorstensmärken efter att tidigare ha varit helt svarta.

Anledningen till att jag kunnat lämna dessa upplysningar är att jag varit mönstrad ombord i tre år, två år på däck och ett i maskin.

Fartyget såldes sedan till Kungliga Flottan år 1930 och döptes om till VIKING. Sedan 1965, då hon såldes till privatperson, ligger hon under "ombyggnad" i Stockholm (Red. anm)

---o---o---o---

EN SVENDBORGSKUTAS ÖDEN OCH ÄVENTYR av Gunn på Tjörn

Under krigsåret 1942 hade tyskarna upptäckt att det vid Ring Andersens varv i Svendborg inte fanns något skepp stapelsatt, men en massa virke på varvet. Tyskarna kom därför till varvet och vände sig till gamle mäster Jörgen Ring Andersen med förfrågan att få bygga en serie minsvepare av trä för tysk räkning. Gamle mäster ville dock inte bygga för dessa herrar så han sade nej. Tyskarna hävdade att det fanns tillräckligt med trä så dom kunde själva överta varvet. Mäster svarade då att han hade slutit kontrakt med konsuln, skeppsredare A E Sörensen om att bygga ett större träfartyg.

Detta var emellertid inte sant och så fort tyskarna farit från varvet, skyndade sig Mäster ner till jullen och vrickade tvärs över hamnen och gick upp till konsuln. Det kunde ju hända att tyskarna ville fråga honom om kontraktet. Konsuln var med på noterna och svarade Mäster att det var helt sin ordning. Bäst att sätta i gång med bygget snarast möjligt.

Då tyskarna lite senare som väntat var kom till konsul Sörensen, kunde han med gott samvete bekräfta att ett fartyg var beställt och kanske skulle det följa fler som ersättning för krigsförlorat tonnage. Och för detta måste tyskarna böja sig.

Resultatet blev galeasen JÖRGEN RING på 180 ton utrustad med en Buhk diesel. Sedan följde den långa raden skutor, som slutade med MCNA 1949. Detta fartyg blev senare SVENDBORG.

JÖRGEN RING blev den första danska galeasen som kom till Medelhavet efter kriget. Lasten var fisk som hade lastats på Färöarna.

År 1970 blev JÖRGEN RING såld till ett tyskt rederi för 200.000 danska kronor. Hon byggdes om i Skagen med luckhus, hytter, badrum, bar och annan påkostad inredning. Hon döptes om till ATLANTIC AIR och fick hemorten Famagusta på Cypern. Hon skulle segla med last av turister. Hon skulle från Skagen gå genom Kielkanalen till Hamburg och därefter till Medelhavet. Hon lämnade Skagen den 22 oktober 1970. Dagen efter, den 23 oktober, kom hon i brand utanför Korsör. Trots att stora insatser gjordes både från räddningsfolk och andra som skyndade till olycksplatsen var inget att göra. Skutan brände i 14 timmar, bräckte sedan över och sjönk. Av besättningen blev alla bärgade.

Tyskarna var alltså orsak både till JÖRGEN RINGS tillblivelse och senare undergång.

Källa: Knud P Knudsen, Nørresundby

---o---o---o---

SÅNG TILL TÄNKKULEMOTOR apropos artikeln i förra numret om Skandiaverken.

Dunket från en fiskebåt
talar tryggt om fria vatten.
Kvävs det i ett skrov av plåt
utan knarr i spant och nåt
blir det tomt i skärgårdsnatten

Ger det inte tanken vingar
just som avgasrörets ringar
i vår gråa vardagslunk?
Inget annat ljud betvingar
minnena som motordunk.

Allt förändras, allting flyter,
allt blir omgjort i en hast
denna tid av formbar plast.
Men när dieseldunket tryter
är det dags att lägga fast.
Gaut.

(Ur Dagens Nyheter måndagen den 23 november 1960).

---o---o---o---

SKONAREN IRMA AV KUNGSVIKEN av Georg Skansebo

År 1922 på våren avseglade skonaren IRMA av Kungsviken (Orust) lastad med 165 ton fältspat till Stettin och inledde därmed seglättningsåret. Skeppare var min far Jan Olsson. Förutom övrig besättning om tre man, var med ombord min mor och mina två syskon, en gosse och en flicka, båda yngre än jag. Själv skulle jag bo hos min farfar över sommaren. Jag var då på sjätte året.

Skonaren IRMA var ett finnbygge, byggt år 1913 av furu och mätte 93,17 brutto samt lastade 165 ton. Efter ett haveri hösten 1921 blev hon reparerad, bl a helt nydrevnen samt försedd med motor.

Seglationen fortsatte normalt hela sommaren varom ett och annat meddelande till farfar kungör om. Men så en höstdag kring månadsskiftet september-oktober, när jag var med farfar ute på åkern, minns jag handla den C A Carlsson i Brattås kom cyklande från Henån och att han vid åsynen av oss stannade upp, kom fram och tog upp en nyinköpt tidning varur han läste en notis som förtäljde att motorskonaren IRMA av

5.

Kungsviken på resa från Slite till Stockholm med last av cement, saknas och troligen förlist. Senare besannades förlisningen, bl a påträffades vrakgods. Bland detta påträffades en livbåt och en namnbräda. Men av de ombordvarande var och förblev alla borta. Självt fick jag stanna hos farfar på Utgård, medan mitt hem gick under klubban för att täcka lån och skulder.

Jag minns IRMA liggande vid Kungsvikens brygga före avgången samt att jag var ombord. Konturerna är dock mycket dimmiga. Mitt dyraste och käraste minne är det sista meddelandet från IRMA som kom i form av ett kort taget av en gatufotograf på en gata i Köpenhamn. Kortet är taget på Mor, Far, Syster och Bror. Detta kort är förstorat och inramat till tavla.

Som jag nämnt har jag en mycket dunkel bild av hur skonaren IRMA såg ut och därför tar jag mig friheten be Eder ärade läsare om hjälp att söka få fram något foto av båten eller annan detalj. Var kan namnbrädan månde ligga någonstans?

Lever på hoppet.

---o---0---o---

BANKSKUTOR OCH SJÖBÅTAR 1 av Edmond Bäck

Då det finns ett intresse för ovanstående nu utdöda båttyper inom fisket, kan det vara roligt att ge en kort beskrivning på hur de var byggda. Båtarna användes för fiske vid Jutiska Refvet och Nordsjön.

Bankskutan

Dessa var 20 alnar eller 40 fot i kölen. De hade mycket stamfall, d v s den långa, krumma förstäven lutade starkt framåt, så att längden på däck blev en 40-60 fot. Även den raka akterstäven lutade utåt. Bredden på däck mätte 18-21 fot. Bogarna var mycket fylliga och springet ansenligt. Därigenom erhöll man rymlig arbetsplats på däck, som också av de breda bogarna hölls tämligen fritt för vatten, även när de på fiskeplatserna låg och red i sjöarna för en 5-6 tums ankarkabel av hampa. Längs genom däck gick på dessa skutor en smal lucka, den s k skärebanken. När man kastat ankar på fiskeplatsen, lades nämligen för- och stormasten ned. Mesanmasten behöll man däremot stående. På den fördes mesansegl med spirstake. De bägge andra masterna hade råsegel. Under klyvarbommen, som pekade högt i vädret, fördes på länsen också ett råsegel, kallat "blinn". Akter stack en gäckbom ut, som gav fäste för mesanskotet. De långa skroven var tunga i vändningarna. De låg med råsegel dåligt på kryssen och var svåra att hantera i storm. På fiskebanken måste de ligga till ankars, medan fisket bedrevs i två öppna lillebåtar. Då dessa under sättning och dragning av backorna kom långt från moderfartygen, "liggaren", inträffade lätt olyckor.

Sjöbåten

Vid och strax före 1800-talets mitt övergick man därför till mera lättmanövrerade farkoster, med vilka man under små segel och korta slag kunde besegla tätt utmed backelänken. Det var dessa s k "beseglare", som allmänt gick under benämningen sjöbåtar.

Sjöbåtarna var kortare i kölen än bankskutorna, hade starkt fallande förstäv, mycket spring och fylliga bogar. Längden över stäv höll sig mellan 42-57 fot, största bredden omkring 20 fot och djupet från reling till köl ca 10 fot. De riggades sedan 1830-40 talen med gaffelsegel, stormast och mesan, klyvarbom och gäckbom. Tidigare förde båda masterna stakesegel. Men snart övergick man till gaffel med toppsegel på storen samt stagflock och klyvare. Även mesanen fick senare gaffelsegel. Sjöbåtarna var betydligt lättare att manövrera än bankskutorna. Tack vare den korta kölen och de lätthanterliga gaffelseglen, kunde man vända "på en femöring". Betydande kölskärpe gjorde, att de skar högt i vinden och var goda på kryssen. När vädret blev hårt, gjorde de sig emellertid ganska vilda i sjön.

Det kan nämnas att storsjöfisket idkades främst av Orust-Tjörn distriktet samt Sotenäset. På Orust (Grundsund, Käringön, Gullholmen) höll man i det längsta på bankskutan och på Sotenäset var det sjöbåten nästan till 100%. I äldre tider fanns bankskutan i mindre antal men dock endast vid Orust-Tjörn och på Sotenäset de sk "Backebåtarna". I den så omtalade Ålesundsolyckan 1868 var det sjöbåten som var illa ute.

---o---0---o---

vid Aalesundsolyckan (Storeggens bank) år 1868. Då detta spörsmål kan tänkas ha stort intresse för många inom avdelningen tänkte jag lämna mitt svar via LÄNSPUMPEN.

Vid samtal med äldre gubbar på Malmön har jag erhållit lite olika svar. En del nämner SKOJAREN och SLISKAREN och en del SKOJAREN och FRIAREN. I en minnesskrift öfver Göteborgs och Bohusläns Fiskareförening för Sjöförsäkring som bildades 1869 på grund av olyckan nämnes, att namnen på båtarna är svåra att fastställa, då innehavarna hade ett namn och bygdens folk man och man emellan ett annat (bl a 1870-talet fanns en båt som av ägaren hette CARL XII men som av bef. ja till och med av taxeringsgubbarna upptagit namnet FNYSEN), men att de hade fastnat för namnen SKOJAREN och FRIAREN. Det kan vara roligt att veta vad båtarna hette som försvann. De var:

CARL XV från Fisketången förd av skepparen Johan Petter Persson
KOMMERSERÅDET WIJK från Fisketången förd av skepparen Andreas Persson
KUNGSHAMN av Grafvarne förd av skepparen Per Persson ("Spolen")
SKOJAREN från Malmön förd av skepparen Andreas Andersson
SLISKAREN (FRIAREN) från Malmön förd av skepparen Hans Andersson

Vid en kontroll av tidningarna kan man i GP 21.3 1868 få bekräftat att namnen på Malmön-båtarna äro SKOJAREN och SLISKAREN. Man kan dock inte utesluta namnens osäkerhet. (även WT 21.3 och 15.4 1868)

En visa finns för övrigt diktad om denna olycka.

På Malmön-båtarna drunknade 20 man, därav 18 från Malmön i åldern 19-35 år. I hela olyckan nämnas att det drunknade 52 man, samt under hela fiskesäsongen hela 72 man på platsen, bl a som förhyrd besättning på norska båtar. Det kan så här på slutet nämnas att min egen farfars far drunknade där, "Ole i Bäckén" eller dopnamnet Olof Henrik Börgesson f 1843.

Källor

Göteborgs o Bohusläns Hushållningssällskaps Qvartalskrifter
Hasslöf, Olof Svenska Västskustfiskare
Hasslöf, Olof Bankskutor och Sjöbåtar (i Göteborgs Museums årstryck 1939)
Grundell, p Minnesskrift öfver Bohusläns Fiskareförening för Sjöförsäkring (1920)
tidningar (Universitetsbiblioteket i Göteborg)

---o---o---o---

EN RELIK av Walter Nilsson

Hon hette JOHANNA
hemort Famagusta.
Linjerna var granna
till ögats lusta.

Farlig? Måhända.
Gammal och brun
en trettiotalsända
mot snömolnsdun.

Gick genom sundet
tidlös i blånaden.
Jaså, det var hon det.
Skandalbåt, en hånad en.

Frid - gamla tramp!
borde du varit skrotad?
men du är min tamp
dit där jag är rotad.

En flytande likkista
drar emot norr
En resa - den sista?
följd av elakt knorr.

Redarn tar en dollar mer
någon skriker: Skandal!
Och jag - jag bara ser
en trettitalskanal.

Det vackra är ofta farligt.
Kamrater - segla varligt.

År 1946 byggdes på varvet i Djupvik en fiskebåt av ek och fur för ett fiskelag på Åstol med fiskaren Anders Bengtsson som huvudansvarig. Båtens namn var CAPRICE och hon kom att inleda Bengtssons huvudredarbanea.

Bengtsson behöll sitt fartyg fram till 1954. Då sålde han CAPRICE till Källö-Knippla och Nils Torgersson & Co blev därvid lyckliga ägare till CLIPPER. Knipplaborna fiskade bra och man kunde 1962 ta emot en ny CLIPPER. Därför sålde man 1963 den gamla CAPRICE till Bua där Gunnar Torkelsson & Co tog hand om henne. Man föredrog dock att kalla henne FALKEN I. År 1967 skaffade sig fiskarna i Bua en modernare båt (LUNA) och FALKEN I kom i Handelsagenturen Neptunus i Göteborg ägo. Namnet ändrades åter 1969 och den som i FLAMINGO såg drag av gamla CAPRICE var inte misstagen. Fram på sommaren 1969 såldes båten för 115.000 kr till fyra fiskare i Houtskär, Åbo, Finland med Ragnar Lindberg i spetsen och där är FLAMINGO ännu.

För att återgå till Bengtsson så blev han inte arbetslös 1954. Han fick då ett nytt fartyg som han beställt i Marstrand. Namnet var naturligtvis CAPRICE. Ficket gick bra och Bengtsson flyttade 1960 till Rönnäng. Bengtsson behöll CAPRICE fram till juni 1961 då han för 380.000 kr sålde henne till Lars Eric Utbult m fl uppå Öckerö. Namnet blev LISBON I. I början av 1969 hade Ture Henriksson på Smögen fått upp ögonen för LISBON I. Denna uppmärksamhet slutade med att Ture köpte båten och gav henne namnet DONAU för hans 8:e med detta namn. I maj 1970 bytte Ture till sig SVANLAND från Hörviken och DONAU hamnade på så sätt hos Thure Bengtsson i Hörviken. Gamla CAPRICE fick sitt namn ändrat till SVANLAND.

För att återgå till Bengtsson i Rönnäng blev han inte heller 1961 arbetslös. I juli detta år mottog han från Djupviks Båtvarv dess nybygge 222. Denna gång rörde det sig om en ståltrålare om 134 bruttoton. Namnet var förstas CAPRICE, vad annars? Han behöll båten fram till 1967 då den såldes till Knippla och Jan Olof Pettersson & Co. Namnet ändrades till DOVER. Redan i augusti 1969 lämnade DOVER Knippla såld som hon var till Leo Andersen i Esbjerg. Hos honom blev namnet SKEJNAES. I början av 1970 köpte emellertid Andersen en annan svensk båt, SAMARKAND, varefter den gamla CAPRICE såldes till några andra esbjergersfiskare med Sven Olander i spetsen. Sedan dess lystar fartyget under namnet SCORESBYSUND.

För att återgå till Bengtsson blev han inte heller 1967 arbetslös. I början av detta år övertog han en nybyggd sk Neptunustrålare. Hon var byggd i Rosslau vid Elbe 1966. Bengtsson hade inga bekymmer med namnvalet. CAPRICE naturligtvis. I början av 1971 såldes CAPRICE till Danmark där Willy Gajhede i Skagen tog hand om henne. Hon seglar fortfarande omkring med sitt dopnamn.

För att återgå till Bengtsson blev han inte heller 1971 arbetslös. I juli detta år inhandlade han det danska fiskefartyget VALKYRIEN för 113.000 danska kronor. Båten var byggd 1949 i Bagenkop och vid försäljningen till Sverige hörde hon hemma i Hesselager och ägdes av Holger Olsen i Lundeborg. Som vanligt hade Bengtsson inga dopbekymmer. En ny CAPRICE var ett faktum. I december 1972 sålde han sitt fartyg för 46.000 kr till fiskarna Sven och Fred Johansson i Mörbylånga på Öland som ändrade hennes namn till ANETTE.

För att återgå till Bengtsson så blev han inte heller 1972 arbetslös. Han köpte då från Valdemarsvik för 43.000 kr fiskebåten BJÖRNSKÄR. Hon blev som man kunde ana omdöpt till CAPRICE. Och det är med denna båt Bengtsson i skrivande stund utför sitt fiske. Dagens CAPRICE är byggd i Landskrona 1928 under namnet VIOLA. Beställare var Bertil Karl Alexius Johansson m fl på Fotö. Omkring 1932 övertog Oskar Leonard Larsson på Fotö huvudansvaret. Vid pass 1947 såldes båten till Vilhelm Carlsson i Falkenberg och 1953 kom VIOLA till Wille Andersson m fl i Bovallstrand. I april 1956 lade Gustav Johan Helge Ross & Co i Hamburgsund upp 25.000 kr och blev därmed näste ägare. År 1958 flyttade VIOLA till Ostkusten. Karl-Eric Paulsson på Ormö köpte henne då och det var han minsann som döpte om fartyget till BJÖRNSKÄR. 1959 flyttade Karl-Eric till Valdemarsvik och BJÖRNSKÄR ingick i flyttlasset. 1962 intresserade han en annan Paulsson, Sven Olof för den ekonomiska sidan av saken och det var av dessa Paulsöner som Bengtsson inhandlade sin CAPRICE.

NAVIGARE NECESSE EST... av Gunn på Tjörn

En av holmarna i Grönskärsområdet är Altarholmen. Den heter så för att på holmen finns ett altare, som enligt legenden är byggt av en skeppsbruten besättning, som med livet i behåll klarat sig i land på holmen. Legend och verklighet går ibland inte riktigt ihop. Altaret på Altarholmen verkar mera vara en naturlig bergsformation och sägnen därom en s k förklarings-sägen. Det må dock vara hur som helst med verklighetsbakgrunden. Inte vore detta tacksamhetsbevis så konstigt.

Under den relativt korta tid av tjuogoett år, mellan åren 1874 och 1895 förläste inte mindre än tjuogoåtta fartyg mellan Måseskår och Tjörnekalv. De flesta av dem runt Grönskären. Hur många skepp som blivit vrak här under århundranden som gått vet ingen. De sista skutor som slutade sin seglation här ute var finska motorsegelaren LENNETÅR och norska SKÖLDI i mitten av 1920-talet.

Av dem som förläste på 1800-talet har ett vrak blivit mera omtalat än andra och därigenom levtt kvar i folkminnet. Kanske är det därför att hon lär ha varit alldeles ny och ute på sin första resa. Kanske för att en lots och fyra fiskare fick 40 riksdaler i premier för att de från vraket av det förlista skeppet bärgade fyra överlevande. Fartyget hette SKIRINGSAL med hemort i Sandefjord. I lotsstyrelsens rapport om strandningen står kortfattat: år 1874, den 25 september Gollungeskär N om Grönskären, Skepp, hemort Sandefjord, barlastat, avgångsort London, destination Sundsvall. Fartyget blivit vrak. Sju personer omkom. Västlig storm. Felaktigt bestick förorsakade lägervall och strandning.

Det var en mörk natt med hårt väder. Hon kom in vid Måseskår. Ombord såg man bränningarna och försökte vända ett par gånger, men hon satte för långsamt in. När bränningarna började koka runt barken försökte man stoppa henne och lät bägge ankarerna gå. Men hon fick grundkänning på det yttersta av skären Gollungarna och gick på med sådan kraft att kättingarna skar genom klysen, av grundet, men vräktes upp på nästa skär, det inre av Gollungarna. Där blev hon stående med förskeppet mycket högt.

Situationen såg säkert hemsk ut för folket ombord på SKIRINGSAL. De beslöt att lämna skutan och satte i livbåten. Med ett tåg firade de sig i båten. Då fyra man återstod brast tåget. De fyra däribland en styrman och en jungman blev kvar på barken som var vrak. Morgontimmarna kröp säkert sakta fram för dem. På morgonen blåste det fortfarande hårt då de fyra på vraket blev bärgade av ovannämnde lots och fiskare. Det första man frågade efter var skeppskamraterna. Ingen hade sett dem varför man började söka. Man behövde inte söka länge. Strax vid vraket återfanns livbåten med kölen upp. Några av sjömännen återfanns genast, en flöt iland vid Björholmen efter några dagar. Men skepparen återfanns inte då. Efter någon tid var en man med sina två söner ute vid Gollungarna och fiskade då skepparen flöt upp vid deras båt. De rodde hem med släp efter båten. Sedan seglades skepparen från SKIRINGSAL hem till Norge av en jakt från Skärhamn.

De fyra som bärgades inkvarterades på Herrön där dom bodde kvar ett bra tag innan de återhämtat sig nog för hemfärd. Två hundar bärgades också från vraket. De hette Milo och Bob och de fick stanna kvar.

I Ånge kile fördes all proviant från vraket iland. Där var fläsktunnor, smörtunnor, och lådor med kex. Det blev auktion på det som kunde bärgas. Därvid kom ett spelbord till ett ställe. Varje gång det går mot sådant väder som då SKIRINGSAL förläste, låter det från bordet som om någon tog i en kortlek och slog den i bordet.

Samma år 1874 fick Grönskärlotsarna en penningbelöning till. "Af de genom Kongl. Brevet den 31 december 1869 anvisade 5.000 riksdaler till premier åt lotsar m fl vilka under svåra väderleksförhållande utgått och bistått i nöd stadda fartyg". Tjugofem riksdaler för bärgning av besättningen från svenska skonertskeppet CARL. Rapporten lyder: Den 17 mars 1874. Svår och våldsamt sjö efter föregående storm. Besättningen å det förlista fartyget blef från ett tätt för om detsamma liggande mindre skär, där den sökt sin tillflykt och öfver hvilket sjön bröt så, att de

skeppsbrutne med möda kunde hålla sig kvar, ilandförd, sedan det lyckats lotsarna att utföra en tross till det strandade fartyget.

CARL från Cimbrishamn blev vrak på sydvästra udden av Altarholmen. Strandningen orsakades av att Pater Nosters fyr ansågs Hirtshals, samt Måseskår fyr en seglares lanternerna. CARL hade kollast och var på resa från Hartlepool till Stralsund. Men om henne finns inga muntliga traditioner.

Källor: Lotsstyrelsens underdåninga berättelse, egna uppt.

---o---0---o---

RAPPORT FRÅN VÄNERLAND av Tore Granath (per telefon 29/12/72)

Från Lidköping rapporteras en intensiv slutrush innan kanalstängningen den 5 januari. GULLVOR och PIA-MARIE har lagt upp för vintern.

En ovanlig vinterliggare i Lidköping är Göta Kanals PIANA. Hon har jämte sina medsystrar länge haft sitt vinterkvarter vid Bohus Varv. VILHELM THAM och JUNO ligger vid varvet på Trelle, Kållandsö.

Kållandsö har fått en ny båt. Det gäller Västerås stads passagerarbåt LÖGAREN som inköpts till ön för att segla med turister från Läckö Slott. Resan från Västerås till Kållandsö tog nära fyra veckor i anspråk då man vid den oskyddade skånekusten stötte på dåligt väder och fick ligga still länge. LÖGAREN skall ersätta den tidigare sightseeingbåten MAGNUS GABRIEL (ex NECKEN av Trollhättan) som sålts tillbaka till Trollhättan. LÖGARENS nya namn blir därför troligtvis MAGNUS GABRIEL.

En båt under nytt namn har premiärbesökt Lidköping. Det var TANGO av Öteborg som köpts av Karl Gustav Karlsson som ersättning för dennes den 5 augusti utanför Falkenberg förlista OCEAN. TANGO är identisk med ÄNGÖ av Malmö, tidigare under många år Styrso. Namnändringen blev synnerligen enkel då man endast satte ett T framför det gamla namnet och målade över punkterna.

HANSY, som i decemberstormen gick hårt på vid Lurö har bärgats och införts till Trelle. Därifrån bogserades hon till Bohus Varv då man inte ville att fartyget skulle vara inestängt i Väneren under vinteruppehållet. Skadorna på HANSY är mycket stora och med hänsyn till hennes ålder (hon fyller 30 år den 30 mars 1973) är det osannolikt att hon kommer att återinsättas i trafik.

---o---0---o---

NÅGRA EXSVENSKA FARTYG UNDER DANSK FLAGG 1960 av K. P. K.

I anledning af udgivelsen af Klubb Maritims Västres Afdelnings LÄNSPUMPEN skal der her gives en kort oversigt over skuder fra svenske vestkysten under dansk flagg 1960.

M/S ANDERS brt 499,99 & nrt 266,57, tdw 920, bygget af stål 1957 på Falkenbergs Varv, byggenr. 118 for Erik Thun A/B, Lidköping, til Danmark dec. 1959 inköbt af gross. Niels Chr Berg, Frederiksberg, reg som ANDERS af Köbenhavn. 6 cyl Alpha 720 HK. 1962 solgt till Norge og omdöbt till ASKVIK, 1966 omdöbt till NORDHAUG af Holmestrand.

M/S FRITHIOF, brt 96 & 46 nrt, 150 tdw, bygget af stål 1875 hos Kockums Mekaniska Verkstad, Malmö som H/S MÖEN til D.F.D.S. for ca 48.000 kr, 1898 solgt til J C Holthen, Helsingborg for ca 16.000 kr omdöbt MÖLLE og ombygget till skruedamper, samme år solgt til Cementfabriken Dania, Mariager, omdöbt MÖEN, sejlet i dansk indenrigsfart med säkcecement til 1948 hvor skipper W K Rysz, Maiager købte MÖEN for 5.000 kr, ombygget till 3m M/sk FRITHIOF med second-handed Munktell, senere 3 cyl Alpha 200 HK også second-handed og rigget som galease, maj 1970 solgt til skipper Ove P Ovesen, Köbenhavn.

- M/S FURBO, brt 148,66, nrt 70,03, bygget af stål 1925 hos N V Neederland. Scheepswerft, Groningen, hævet 1943 i Langelandsbåltet som vrage COSMOPOLIT og sat i stand som TORBEN L med 4 cyl Mira diesel fra 1944, solgt til Sverige 1948. Atter indkøbt af skipper Arne Mortensen, Fur som CIMBRI ejer Nils Malmberg, Sinnishamn, omdøbt till FURBO 1959, nu som SÖCHOLM af Aarøsund ejer Claus Petersen, Aarøsund, med second-handed Caterpillar.
- M/Gal GABRIEL, brt 61 nrt 35, bygget af træ i England 1873 og ombygget på Orøust 1907 tilhørende skipper Viktor P Andersen, Hadsund, tdw 100, skulle efter oplysninger, der mangler bekræftelse, være fundet drivende som sejlskib med en last kartofler udenfor kysten Falkenberg-Halmstad lige efter århundredskiftet, første motor 1908 20 HK Houmøller. Anmeldt som ophugget februar 1970.
- M/Gal GEFION, brt 95 nrt 59, tdw 160, bygget af Eg 1894 hos C Johansson, Sølvesborg, bjerget som vrage AMELIA ved Samsø under krigen og sat i stand på værftet i Korsør som m/gl KAREN SØRENSEN tilhørende skipper R P Sørensen, København, 1948 solgt til skipper K Olesen, Aalborg, omdøbt GEFION, september 1969 solgt til leter J Wood, England og nu som meget fin topsejlskonvert.
- M/Sk HAMLET, brt 83,21, nrt 53,94, tdw 140, bygget af Eg 1905 hos Gorm Clausen, Marstal, købt ind fra Skårhamn 1958 af skipper A T Dickman, Kalundborg, nov 1961 solgt til skipper Arne Holm, Rønne, forlist efter brand i Østersoen 29 okt 1965 udfør Trelleborg, alle bjerget.
- M/Sk HILFRED, brt 84, nrt 43,82, tdw 135, bygget af Eg & Bøg 1911 hos Anders Jensen, Øksenbjerg ved Svendborg, bjerget som BRITA (Skib-Brita) under krigen som vrage ved Samsø af brdr Arne & Gunnar Flyvbjerg, vragefiskere, som satte skuden i stand til vrage - 8 stenfisker M A FLYVBJERG med second-handed Alpha diesel, 1957 solgt til stenfisker A Sørensen, Aarhus, omdøbt til HILFRED, sommeren 1972 solgt till Otto B Leth, Aarhus.
- M/S CETUS, brt 189, nrt 96, tdw 240, bygget af stål 1931 hos Gebr Niestern, Delfzijl som 3m/sk ASSEL for F Fittscher, Hamburg, til Danmark 1949 som LINDUM ex ILSE af Skårhamn, omdøbt till HULDA WAL ojet af N W Hansen, Køge, ny 3 cyl Alpha 200 HK 1951, nu som CETUS af Aarøsund.
- M/Sk SKANDIA, brt 162,26, nrt 99,9, tdw 255, bygget af Eg 1921 hos J Ring Andersen, Svendborg som sletskonvert VENUS, købt som SKANDIA fra Skårhamn 1956 af L/S Skandia, Marstal, 1959 omdøbt til JETTE JÖRS ejer skipper Peter Jørs, Marstal, juli 1968 omdøbt DIEMARI ejer skipper Niels P S Sørensen, Vester Skerninge, februar 1968 solgt til sejlad på Bahama Islands.
- M/Gal KNUD ERIK, brt 75, nrt 41, tdw 140, kompositbygget hos ? år ?, 1943, Sverige, indkøbt midt i fyrrerne af J P B Larsen, København som HAZEL ex 130 (fiskefartøj?) eller SONJA AMLER, 1957 solgt til P C Hansen, Nykøbing, Falster omdøbt KNUD ERIK, sidste ejer lensgreve Adam Knuth, Knuthenborg Gods, Maribo, som MARITIMA, juli 1970 slettet som ophugget.
- M/S LILLA CHRIS, brt 210,69, nrt 98,18, tdw 250, bygget af stål 1933 hos N V Scheepswerft, Delfzijl, indkøbt 1959 som CLOBE af skipper Mads Berg Christensen, Marstal, omdøbt LILLA CHRIS af Marstal, 20 februar 1960 sejlet på Nedjan udfør Simrishamn med bloksten fra Åhus til Lübeck, alle bjerget, senere solgt af Soassuransen Aerb til kørelærer S Å Gudmandsen, Hundested for 40.000 kr repareret og sat i fart som BIRTHE HALSKOV, 1964 ombygget til sandpumper med ny 4 cyl Alpha diesel 200 HK.
- M/Sk VEST, brt 143, nrt 92, tdw 180, bygget af Eg & Bøg 1919 hos E Eriksen, Marstal, som sletskonvert FREM, indkøbt 1957 af P/R ved brdr Madsen, Aalborg som VESTVÅG af Skårhamn, omdøbt til VEST, febr 1960 solgt til skipper Chr Jörgensen, Nørresundby og ved dennes død forår 1968 overgået til fru M Jörgensen der solgte skuden vinter 1968 til amerikansk statsborger, siden sejlet i sommertiden rundt i skandinaviske farvande.

Herr redaktör,

I senaste utgåvan av Trälstan förekommer namnet GRAY (dansk) ex GERD av Donsö med reg nr 7258. "Svenska Seglare och Motorseglare" har bara upplysningen att GERD såldes till Danmark 1941. Finns det någon "västkustare" som kan berätta om denna GERD och om tiden före och efter försäljningen till Danmark?

Vidare efterlyser jag mt PORJUS av Rönnäng och RENGGEN av Vadstena b 1919. Om jag minns rätt förliste RENGGEN för något år sedan. Lite historia. Tack.

B.C.

Herr redaktör,

Jag skulle vilja ha lite upplysningar av föreningens "kutter-fiskesmacksspecialister" beträffande vidare öden för kuttern GRACIE med reg nr 3424. Min farfar, Olle Bäck, Malmö som var skeppare på hennes sista dörjresa på Nordsjön skriver i skeppsdagbokens sista sida... "Kuttern GRACIE inköptes från Hull i England 1898 i april för ett pris av 275 pund sterling 4.950:-. af Klas Pettersson (Malmö) samt såldes till Kerringön i oktober 1903, för ett pris af 78?? (ofullständigt)"... Hon finns visserligen i skeppslistan år 1905/06 och där noteras skeppare E Andersson. Men ägaren, K Pettersson dog 1903 i lungsot liksom brodern Martin. Jag kan följa båten i skeppslistorna 1908 i Kärringön hos en viss J H Sjöberg och 1917-1919 till Grundsund, skeppare O Karlsson och redare Grundén & Tengberg, men 1921 är hon försvunnen.

Ytterligare en fråga om kuttrar. I fiskeriintendentens rapporter över hafs fisket för åren 1899-1901 finns återgivet antalet kuttrar, och bl a angivet: 1899 1 Malmö, 1900 2 Malmö och 1901 1 Malmö. Kan någon meddela vem den andra kuttern var?

Tillägg: Klas dog i juli 1903 och Martin dog i januari 1906.

Jag skulle också gärna vilja veta om någon av Läns pumpens läsare har "storyn" på följande båtar som tidvis hört hemma på Bohus-Malmö. Alla äro av den gamla hederliga sorten, nämligen de svarta träskutorna. De är följande:

AURORA	galeas, 16,46 n reg.ton 1924-29 på Malmö
ANSGAR	reg nr 4273
ELENDA	jakt med nr LL 558 på Malmö 1907-16 och såld till Gustav Jansson i Kämpersvik.
DOLLY	reg nr 6481
ELISE DYREBORG	reg nr 4828
FLID	reg nr 4731
INGEBORG	reg nr 3905
LIBERATOR	reg nr 3129
MARIA I	reg nr 2
MARIA II	reg nr 3870
ZENOBIA	en liten jakt som lastade ca 22-25 ton, och var mycket gammal, fanns på 20-talet, och skeppare var Herman Larsson.

I samband med detta skulle jag vilja fråga herrar fotografer i föreningen om kort kan finnas på kuttern GRACIE nr 3424 och jakten ELENDA LL 558.

Edmond Bäck, Göteborg och Malmö

UR SVENSKA FARTYGS SJÖOLYCKOR 1910.

Ång. **Grovehurst**, reg.-nr 4209.

På resa från Riga till Hull med last af pitprops, dl.

Ombordlade den 7 januari 1910 på Nordsjön i siktbart väder med brittiska trållångaren Europe, som skadades svårt och inom få minuter sjönk, därvid två man af dess besättning drunknade. Grovehurst hålades svårt i bogen, men kunde fortsätta sin resa.

Utredning har erhållits genom inkommet protokoll från i England förd rättegång m. fl. handlingar.

Orsaken till olyckan ansågs enligt utslag af amiralitetsrätten i London, hvilken dömde Grovehurst ensam skyldig till ombordläggningen, hafva varit att Grovehurst ej höll behörig utkik.

Sk. **Emanuel**, reg.-nr 2016.

På resa från Karlskrona till Flensburg med trä, dl.

Afseglade den 24 jan. 1910 och påträffades sedermera kantrad och manlös. Vraket inbogserades till Trelleborg. 3 man antagas hafva omkommit.

Utredning har erhållits genom från redaren inkommen handling.

Orsaken till olyckan må antagas vara att skonaren den 25 jan. ej mäktat uthärda den då rådande hårda stormen.

Bk **Venus**, reg.-nr 3800.

På resa från Göteborg till Dakar med järn, trä och tändstickor, dl.

Afseglade den 27 jan. 1910 från Mandal, där den för reparation sökt nödhamn den 13 dec. 1909, och råkade omedelbart åter ut för hårdt väder, efter hvilket den sökte nödhamn i Farsund. Några af besättningen begärde där besiktning å fartyget jämlikt § 87 sjölagen, förmenande att detsamma i vissa afseenden ej vore

sjövärdigt. Barken besiktigades af personer, utsedda af sjörätten på stället, därvid befanns, att barken tarfvade en del reparationer. Sedan dessa blifvit utförda erhöll barken sjövärdigetsbevis och fortsatte sedermera sin resa. Jämför 1909, sid. 11.

Utredning har erhållits genom från konsulatet i Kristiansand inkomna handlingar.

Orsaken till olyckan var hårdt väder.

Ång. **Enar**, reg.-nr 2629.

På resa från Kings Lynn till Göteborg med stenkol.

Den 9 febr. 1910 på höjden af Outer Dowsings fyrskepp på Nordsjön i läber N vind och klart väder ombordlade ångaren med den brittiska ångaren Armourer, därvid Enar svårt hålades och snart efteråt sjönk. Skeppsfolket räddades till Armourer.

Utredning vid rådstufvurätten i Göteborg den 22 april 1910.

Orsaken till olyckan må antagas vara, att den brittiska ångaren bröt mot sjövägsreglerna.

K. **Willie**.

På resa från Plymouth till Hellevikstrand i barlast.

Öfverseglades på Skagerak af den norska briggen Agenda, hvarefter den redlös och i marvatten den 9 mars 1910 dref i land vid Huholmen i Norge. En man drunknade. Kuttern blef vrak.

Utredning vid sjörätten i Holt den 12 och 21 mars 1910.

Orsaken till olyckan har, utöfver hvad ofvan meddelats, ej kunnat bedömas.

G. **Elisa**; hemort: Mörbylånga.

På resa från Kalmar till Aalborg med trä, dl.

Strandade den 10 april 1910 kl. 3 f. m. på Anholts nordvästra ref i NV kuling med hårda snöbyar. Galeasen dref sedermera af grundet in på flottvatten, men låg då i marvatten och hade fått rodret bristlaget samt mist lifbåten. Bårgare införde galeasen först i Anholts hamn samt sedan till Helsingör. Galeasen lär hafva kondemnerats.

Utredning vid vicekonsulatet i Helsingör den 16 april 1910.

Orsaken till olyckan: hårdt väder och sjötjocka.

Ång. **Delagoa**, reg.-nr 4513.

På resa från Singapore via Colombo till Suez och vidare med styckegods.

Strandade i siktbart väder den 11 april 1910 kl. 1 f. m. på ön Minicoy. Skeppsfolket bärgade med infödingars hjälp omkring 2,000 ton af ångarens särdeles dyrbara last på linbanor till ön. Ångaren blef vrak.

Utredning vid konsulatet i Colombo den 10 maj 1910.

Orsaken till olyckan var misstag vid navigeringen.

Telefon: Fiskebäckskil 2.

Bastholmen, Fiskebäckskil den 31 Juli 1928.

Telegrafadr.: Bolinders, Lysekil

Herr Karl Johansson, M/K "Vågen", B o v a l l s t r a n d.

till J. & C. G. Bolinders Mek. Verkstads A.-B.

Att betalas pr extra kontant netto

Debet

1928				
Juli	31 An.	Slipning 61 br. ton		61 --
		3 st. pinnbultar	5 55	
		sv. mutter 1:88, galv. ekspik 14:38	16 26	
		kopperspik -:10, blyplät 1:68	1 78	
		cement -:29, skeppsbeck 37:50	37 79	
		tjärdrev 47:52, malen krita -:20	47 72	
		koltjärä -:85, black-varnich 7:16	8 01	
		bomullsgarn 6:37, kimrök -:70	7 07	
		trassel 1:75, fett 1:12, lån av penslar -:50	3 37	127 55
		Montörsarbete	3 50	
		Drivningsarbete	150 --	153 50
		Summa Kronor		342 05

Bolinders:
Bastholmen den 31/7.28

För J. & C. G. BOLINDERS MEKANISKA
 VERKSTADS AKTIEBOLAG
 ERIK AUG. BOLINDER
Erik Aug. Bolinder

Event. ansvar skingra bora bonas omedelbart vid rakningens chotaganut.