

VÄNS PUMPEN

Medlemsblad för Västra avdelningen av KLUBB MARITIM - Förening för fartygs-
historisk forskning.

Nummer 1, 1974. Den 21 februari

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

Vinjetten ritad av Gunn Kristiansson

Eftertryck tillåtes med angivande av källa

The seventh issue ever printed

Upplaga 120 ex

Länspumpen går nu in på tredje året. Detta nummer är det sjunde från starten. Om man lägger samman dessa tal kommer man efter en stund fram till 10 och alla så jämna tal brukar man ju fira. Det är en av anledningarna till att detta nummer blivit lite mer påkostat.

En annan mera verklighetsnära anledning är att vi fått ekonomiskt stöd från medlemmar här i västra avdelningen. Vi tackar å det hjärtligaste. Vi beräknar att vi kunnat utöka sidantalet i detta nummer med 4 tack vare dessa gåvor.

Som Du kanske redan upptäckt har det blivit en del förändringar i Länspumpen. Framsidan har blivit grön och fått en ny vinjett. Att framsidan blivit grön beror på att vi vill så långt det går ha samma "årsfärg" som Båtologen. Av praktiska skäl. Att vi bytt vinjett beror ingalunda på att vi tyckte den gamla var dålig utan är ett uttryck för vår strävan att vara omväxlande. Precis som innehållet i Länspumpen.

Pengarna till Länspumpen är nu definitiva slut. Nya kan endast beviljas av årsmötet. Detta kommer enligt vissa rykten att äga rum först i slutet av maj och innan dess kan alltså nästa nummer av Pumpen inte komma ut såvida inte någon vill lämna ett pengabidrag. Det fattas omkring 80-90 kr. Bidrag är välkomna på postgiro 627703-2, Krister Bång, Partille under märket Länspumpen.

För att tala om andra bidrag så hoppas vi att Du kommer med ett skrivet också. För under alla omständigheter kommer Länspumpen att ges ut antingen i vår eller på försommaren. Vi förstår att det kan vara trevligt att vara passiv, men när Du sätter Dig ner för att försöka kriva en liten "snutt" till LP känner Du omedelbart en större gemenskap med Klubb Maritim och det just för att finna gemenskap som Klubb Maritim en gång bildades. Välkomna alltså!

I januari höll vi årets första möte på två ställen samtidigt. I Göteborg var vi hela tolv närvarande trots energikris. Vi samlades hos Bertil Söderberg. Mötet präglades av en helt ny skojfrisk underton som vi hoppas att vi får behålla. Även om man har båtar och sjöfart till hobby hindrar det ju inte att man kan ha andra gemensamma intressen som man kan underhålla. Det synes ha varit ett lyckat drag att förlägga mötet till en fredagskväll och vi kommer därför, speciellt under den mörka årstiden, att arrangera möten på denna dag. Det brukar ju inte vimla av tillresande när snö och kyla gör sig påminda.

Länspumpen har mer och mer börjat uppmärksammas även utanför Västra avdelningens gränser. Det är vår förhoppning att även dessa maritimare skall ha nöje av innehållet.

Trankokerierna i Orusts och Tjörns fögderi efter en "Förteckning på de i Götheborgs och Bohus Län Trankokerier 1787" (15 januari 1788, Magnus Hansson) förmedlade av Gunn på Tjörn.

Tjör Kalfven	J D Wetterling, Gbg	4:7	1776
" "	Petter Bonin, Norrköping	1:6	
Ropekullen, Rönnängs ägor	H G Macchel	4:10	1785
" " "	Åboen Anders Larss m fl ibm	2:6	1780
Stutevik Rönbångs ägor	Pher Olsson mfl ibm	3:3	
Engholmen	Brukspatronen Ebberstein, Norrköping	4:4	1778
" "	" "	4:7	
Bringebergsholmen Aröds ägor	C H Åkerman, Gbg	24:11	
Brude Kulle, Aröds strand	Rutger Rasmussen i Aröd mfl	8:6	1775
Aröds marck	Bernt Börjesson m fl ibm	4:6	1778
Grimsholmen	J Åstrand, Gbg	8:7	
Mörricks Kihl	And. Nilsson i Mörrick	3:4	1777
Dito ägor	Olof Andersson m fl, Torleby	4:6	
Fiskeskiär Mörricksstrans	Pher Olsson, Mörrick	3:4	1776
Saltsparrreviken	Torparen Anders Eriksson m fl ibm	3:6	
Anholmen	Enken Jona Nilsson i Aröd med söner	3:6	
Silfverskiäret	Linroth, Norrköping	1:4	1775
Wrangholmen	Skott, Norrköping	2:4	1775
Bökihle, Norrwiksudde	Sven Nilsson i Böö	2:4	1770
Stora Stensvik, Klädesholmen	Jagtlieutenanten Lotscher ibm	4:5	
Solvik	Controlleur Svallin, Gbg	8:7	1778
Hästervik	" "	8:6	1776
Flatholmen	Lou & Smitt, Gbg	8:20	1774
Tornholmen	" "	4:20	
Gewikeskiär, Rostedals ägor	And, Jöransson, Röd	1:6	
Nordwik	Svalin, Gbg	8:6	
" "	Bonden L Nilsson i Böö	2:3	1770
Båsen	J D Wetterling, Gbg	4:8	1780
Erömsedammen	Joh Kjellberg ibm	12:8	
Skiärhamn, Toftenäs ägor	Carl Olssen, Gbg	8:7	
" "	Olof Olssen m fl, Toftenäs	4:8	
Hellens ägor	Lars Engelbregtssen, Toftenäs	2:5	
Säbyö & Breviks kihle	Adolph Lindstedt, Göteborg	4:6	
Breviks Kihle & Säbyö	Olof Jansson m fl, Hagetorp	2:6	
" " "	Rutjer Jacobsson, Hellebäck	2:6	
" " "	Torbjörn Nilsson, Säby	2:5	
" " "	Rasmus Berndtson m fl, Kiärrslätt	3:3	
" " "	Pher Allexandersson, Säby	2:6	1778
" " "	Nils Jerpsson, Säby	1:6	1778
" " "	Hans Olsson, Säby	3:6	
Sönnastrand, Sönna ägor	Samuel Dahlin, Gbg	16:8	1785?
Kålhufvudet	" " "	8:7	
Staffansholmen	Skjepps Capit. Edie ibm	6:8	
Koholmsskiäret	N N Börjesson, Härön	1:8	
Halsbäckstrand	Anders Lesse, Gbg	16:10	
Torödsholmen	Samuel Dahlin, Gbg	8:7	
Röra Hemmans ägor	Pher Andersson med flere, ibm	1:6	
" " "	Nils Larsson, ibm	2:7	
" " "	Christopher Andersson med flere ibm	2:7	
" " "	Rasmus Svensson, Röra	2:8	
Apelgård Kihle	Rasmus & Olof Relfssöner, Appelgård	1:5	
Östernäs Strand	Anders Nilsson, Hellene	1:9	
Näs ägor	And. Engelbregtssen	2:8	
Råssöns ägor	Hans Olsson ibm	2:8	
Nörsund	J E Robergs rättsinnehafvare	8:8	
" "	Jöns Jörgenson, Röm	2:4	
Mannevik, Engs ägor	Fred Bergman, Gbg	8:9	
Lerwik	And & Carl Olsson, Gbg	8:8	
Fiskeberget vid Mollösund	Swalin, Gbg	8:7	1778

Eckeröholmen	J P Wetterling, Gbg	8:9	1778
Konungsholmen	Petter Ekman, Gbg	8:10	
Båtstadswiken, nedre Tångens ägor:	N Borelius & Jonas Uddman, Gbg	8:10	
Edshult	Enkan Anna Jonsdotter, ibm	2:3	
Helleviks Kihle	Jacob Larsson, Stengsbo	8:6	
Helleviksstrand	Sven Lindhult, Gbg	12:8	
Varfwaren, Stora Wiggösund	Capitain D Bildt, Morlanda	24:12	1786?
Strömwiken, Råöön	Caster Ljungwall, Tofta	8:8	
Kiäringön	Brukspatron Björkman, Stlm	2:4	
Rörholmen	J O Otterdal, Gbg	8:9	
Vadswiken	J O Otterdal, Gbg	8:9	
Skräddarholmen	Robert Crosswall, Gbg	12:16	
Kroks rump	Commerce Rådet Kock, Uddevalla	8:8	
Korssholmen	Bokhållare Fredericci, Gullholmen	4:4	1775
Kroken	Tengberg, Gbg	8:10	
Jonsbergs ägor	Niclas Lönner, Uddevalla	12:10	1786?
Castellholmen	Olof Olsson, Löndal	1:4	
Vid Rågårdsvik	Berndt Olsson, Fossa	4:4	
Båtekullen, Stufverö ägor	Sven Olson ibm	2:4	1784 ?
Grötholmen	Busch & Vesslou, Uddevalla	4:12	1779
Gunnisbästrand	Nils Jespersson	2:3	
Malön	Jonas Pagge, Uddevalla	8:9	
Ramholmen	Cap. D Bildt, Morlanda	4:7	
Engöns ägor	Lient. A G Bildt ibm	3:8	
Lilla Engön	Amir:ts Fiscalen Streling, Gbg	8:8	
Bassholmen & Enghagen	Olof Andersson ibm	2:3	1780
Swortevatten, Korsgårdens ägor	And Jonsson ibm	2:3	
Lännebaden, Geddevikssund	Christen Persson	2:3	
" "	Anders Ericsson, Skaftö	1:3	1779
Vringlevik	Ryttmäst. Eggerz, Uddevalla	4:8	
Lunnevik	Rådman Valdenström, Uddevalla	10:8	
Korskiär, Skaftö ägor	Brukspatron Rimner, Saltkällan	8:6	
Sälvik	C F Gillberg m fl, Fiskebäckskil	6:4	
Manholmen	Fiskaränkan Elin, Fiskebäckskil	4:3	
"	Nils Andersson, Fiskebäckskil		1776
"	Pher Andersson, Fiskebäckskil		1776
"	And. Andersson m fl, Fiskebäckskil		
"	Johan Andersson m fl, Fiskebäckskil		
"	Hind. Monsson	3:4	1776
Thenhølet, Gåsöhn	Nils Andersson m fl ibm	2:3	
Långholmen	Torbjörn Jonsson, Grundsund	4:3	
Porsholmen	Joh Mickelsson, Grundsund	4:3	
Lilla Albregtsholmen	Capit. W D Bildt, Morlanda	3:8	1777
Kungsviks Kihle	Sven Olsson ibm	2:3	
" "	And Andersson, Kongsviken	1:3	
" "	Jöran Toresson, Kolboxeröd	2:3	
" "	And Andersson i Westra Brattås	2:3	
Brattås ägor	Olof Svensson, Röd	1:3	
Sörgrafen, Hogens ägor	Josias Heggardt, Uddevalla	4:7	
Båtebråken, Brunefiells ägor	And Holmsten m fl, Asmunderöd	2:4	
Mansviken, Krogane ägor	Åboen H Engelbegtsson ibm	3:4	1779
Fuanäs ägor	Lars Essbiörnsson ibm	2:4	
Båteviken, Öbergnäs ägor	Gudm. & Sam Bagge, Uddevalla	2:4	
Allmagts ägor	Lint. Simmingsköld imb	\$.6	
Gömme ägor	Klockare Östen Persson, Enghagen	2:5	
Sirisskiäret	Frid, Dam, Göteborg	8:7	
Hallsnabbe, Halls ägor	Commerce Rådet Kock, Uddevalla	12:10	1785 ?
Regårdsnäs, Trätte ägor	Ejserman, Toggestad	4:10	
Skåpesund, Sundsby ägor	Lof Berntsson ibm	2:6	1778
Myggenäs ägor, Rörvik	Sven Lindhult, Göteborg	12:7	1780
Rundtången, Evja ägor	" " "	12:7	
Låka, Höviks ägor	Santesson & Däck, Göteborg	12:8	1779
Lilla Brattön	Thure Lundgren, Göteborg	4:6	
Berga strand	Anders Lesse, Göteborg	8:10	1780

Gamle Bro eller Baktången	Joh. Schutz, Göteborg	8:7	
Rösselvik	And Lesse, Göteborg	12:10	
Gunneby Kihl, Rörviks ägor	And. Bryngelsson ibm	2:10	1775
" " " "	Eskel Rasmussen ibm	2:2	1776
Gunneby tånge, Rörviks ägor	And Landin, Göteborg	8:7	
Gunneby strand, " "	Christen Bengtsson, Lilledal	2:7	
Djupviken, Bäcks ägor	Joseph Hall, Göteborg	12:8	1788
Backeröds marck	Hans Nilsson ibm	2:2	1776
" " " "	Jon Rasmussen ibm	2:2	1776
Åseby ägor	Olof Nilsson ibm	2:2	
Söviken, Olsby ägor	Fher Olsson i Kuballe	1:9	
Svängpallen	Olof Jonsson, Olsby	2:9	
Bockholm, Kuballe ägor	Jacob Nilsson ibm	2:8	1779
Bockholmen	Lars Olsson, Kuballe	2:8	
" "	Rasmus och Erik Jonssöner, Kuballe	2:9	
Mölneby ägor	Rasmus Rasmussen ibm	4:7	1777
Mölneby hage	Sven Lindhult, Göteborg	12:10	
Knarrewiken, Gåle ägor	Jonas Olsson ibm	2:4	
Kuballestrand	Jacob Nilsson ibm	2:4	1779
" "	Lars Olsson ibm	2:4	
Risö	Vice Borgmästaren Borelius, Marstrand	8:20	1787?

= = = = = = = = = =

Min far berättar om:

"Sillfiske på Island med "Svanen" från Klädesholmen år 1935

Vid ett besök i föräldrahemmet satt min far, Johan Bäck från Malmön och under-teknad Båtolog, framför TV och pratade om forna tider. Samtalet utspann sig om min fars deltagande i Islandsfisket år 35. Han berättar:

"Vi mönstrade på "Svanen" den 15 april i Kalmar. "Svanen", som var en fyrmastad skonare hade förmodligen köpts från Bergkvara och var utrustad med bredfock och två råsegel på fockmasten som vi riggade ner. Intressenter i skutan var Larssons från Smögen och Albert Eriksson från Klädesholmen, som var skeppare på båten. Övriga ombord var bästemannen Vilhelm Eriksson från Flatholmen, bror till skepparn, Torvald Karlson från Malmön, kocken Anders Andersson från Skärhamn. Senare mönst-rade även Charlie Persson från Smögen på. Vi seglade i Östersjöfart och var bl a i Härnösand. Men så hittade partrederiet på att vi skulle gå till Island. Vi mönst-rade därför av den 2 juli och åkte hem.

Samlingspunkten för expeditionens medlemmar var Kalvsund, där "Svanen" utrustades och bl a intog en massa tomtunnor. Vi gick från Kalvsund den 8 juli. Under resan hörde vi de mera erfarna fiskarna, där många var från Smögen, sitta och spekulera i hur stor förtjänst de skulle göra på denna resan. Summorna höllo sig mellan 800 - 1500 kr. De "gamle" sa att när Ni ser ett berg som avtecknar sig som ett skepp, då är vi framme, närmare bestämt vid sydligaste spetsen av Island, Kap Långnäs. Det tog oss sju dygn att komma fram. Vi som tillhörde "Öckeröexpedi-tionen" var stationerade i Ingolfsfjorden. Närmaste större ställe var Akureyrio.

Vi letade efter sillen i 14 dagar utan att vi fick se en enda sillrump. Men så en kväll, klockan var väl så där omkring 8, när vi var på ingång i Ingolfsfjorden, då kom sillen. Den som såg sillen först vågade inte signalera, utan hissade ett slags flagga, för att inte skrämma bort sillen. Vi tittade upp och fick se hur de andra vinkade till sig båtarna och såg hur de kastade ut vaden. Hela havet glittrade av sill så långt ögat nådde. Sillen gick upp i s k "brissling". Då var det vi som stack ut igen och kastade vaden. Vi fick mest av allihopa, 450 tunnor sill i första kastet. Vi jobbade i 1½ dygn både dag och natt i ett sträck för att iordningställa fångsten. Vilket jobb vi hade, vi fick inte ta mer än 10 minuters rast åt gången när vi skulle äta, detta för att gubbarna inte skulle somna. Men det fanns ju dom som snarkade till ändå, speciellt bland de äldre männen. De som fiskade åt oss var för övrigt 3 båtar från Donsö med duktigt folk ombord. Dessa båtar var för den

AVTAL

mellan ÖCKERÖ SILLFISKAREFÖRENING u. p. a., Göteborg, här nedan kallad arbetsgivaren

och

Johan Bäck adr. *Malinön*

här nedan kallad den anställde, beträffande anställning å arbetsgivarens expedition för saltning / kryddning / av sill ombord å laste och fiskefartyg utanför Islands nordkust, under tiden för omkring 5 juli till senast den 30 september.

Den anställde förbinder sig att medfölja expeditionens fartyg och utföra anvisat arbete samt ställa sig arbetsledningens föreskrifter till efterrättelse.

Arbetet skall pågå dag och natt då tillgång av färsk sill finnes, med nödiga pauser för mat och vila, vilka arbetsledningen ensam äger bestämma. Någon extra ersättning utgår ej för nattarbete.

Den anställde skall medhava madrass, arbets- och sängkläder, kniv, gaffel, sked, tallrik och mugg, och förbinder sig att ej medhava sprituosa.

Arbetsgivaren betalar den anställde en fast veckolön av Kr. 25:— för utförande av allt ombord förekommande arbete såsom lastning och lossning, sava å det fartyg han befinner sig som annat fartyg, upp- och igenslagning av tunnor, förlakning, flänsning, arbete vid winschar m. m.

Därjämte betalas en krona (Kr. 1:—) per tunna ganad, saltad och handlagd sill om ca 85 kilos packning. För ganad och magdragen eller huvudskuren och magdragen saltad eller kryddad sill Kr. 1:50 per tunna om ca 85 kg. Fuskas någon med packning eller behandlingen av sillen göres avdrag härför.

Den anställde ansvarar för till honom utlämnade verktyg samt förbinder sig att iakttaga varsamhet med arbetsgivarens tillhörigheter.

Veckoavlöningen Kr. 25:— utbetalas om så önskas till den anställdes hemmavarande veckovis, resterande intjänta belopp utbetalas senast åtta dagar efter hemkomsten. Fritt logi och fri kost ombord erhålles från den dag den anställde enligt order infinner sig t. o. m. ankomstdagen till Göteborg.

Event. tvistigheter få ej åstadkomma avbrott i arbetet utan dessa tvistigheter skola avgöras efter hemkomsten av skiljemän enligt lag. Den anställde har icke rätt att utan absolut tvingande skäl lämna expeditionen förrän densamma är avslutad. Skulle den anställde icke ställa sig arbetsledningens bestämmelser till efterrättelse har densamma rättighet att hemsända honom på hans egen bekostnad.

Av ovanstående avtal ha vi underskrivit och tagit vardera ett exemplar och förklarar oss med sammas innehåll överens.

GÖTEBORG den 25/6 1935

Malinön

namn:

Johan Bäck

adress:

Olaphalmen

Öckerö Sillfiskareförening u. p. a.

Harald J. Jönsson
Arbetsgivare

tiden fullt moderna och gjorde ca 8-9 knop. Allt som allt fick vi ihop 1780 tunnor sill under hela tiden. Den första sillen om ca 180 tunnor kom norska båtar i öppen sjö och hämtade, för att så fort som möjligt få den till Göteborg. Det var ju bråttom med att få ut den färdiga varan i marknaden för försäljning.

Vi var 25 man ombord och det var 11 st som blev uttagna till sillsaltare. Resten av manskapet som arbetade ombord satt uppe i sillbingen och "kvärkte" sillen. Vi var väl några stycken som hellre ville "kvärka" sill, men då sa förmannen att de tagit ut de 11 flinkaste och så fick det vara. Att stå med böjda ryggar i öppen sjö och salta sill var ett påfrestande jobb, speciellt för ryggen. Däremot de som "kvärkte" sillen, satt ju uppe i sillbingen och hade det bra jämfört med oss sillsaltare. Att "kvärka" sillen innebar, att man satt uppe i sillbingen och med ett slags tång tog av sillhuvudet samtidigt som det mesta av inälvorna medföljde.

De som saltade hade ett värre jobb. Vi fick i öppen sjö stå med böjda ryggar med en salttunna vid ena sidan, en tomtunna i mitten, som den saltade sillen skulle läggas i och på den andra sidan ytterligare en tomtunna med en stålkorg ovanpå som innehöll den "kvärkta" sillen som skulle saltas. Vid varje lager av sill i tunnan skulle man så ta en plåttallrik full med salt samt med en svepande rörelse slänga detta över varje nytt lager av sill i tunnan. Första lagret av sillen skulle ligga med buken neråt och det sista lagret skulle ligga så att det såg ut som om sillen sam. Sedan kokades lake, som hälldes ovanpå den färdigsaltade sillen. Detta arbete skulle dessutom gå kvickt i sjöhävningen. Vi räknade ibland för skojs skull vem som fick i mest sillar i tunnan och vid ett tillfälle räknade jag till 359 st.

I början när vi fick våra tunnor skulle vi öppna dessa genom att slå upp översta tunnbandet med s k "däckslar". "Däcksel" var ett slags hammare som liknade en skära. Nybörjare som man var, fick jag slå 25-30 slag innan tunnbandet lossnade. En som varit med förr sa, så här skall Ni göra pojkar, och slog upp bandet med 3 slag. I slutet slog jag själv upp bandet med två slag, ett slag i varje hörne och bandet lossnade. När tunnan så var klar, lades locket på och med en "don" slog man översta tunnbandet på plats så att det blev tätt. Tunnan lades ner i rummet för att sedan hämtas av norska båtar och föras in till Göteborg för försäljning. Detta skedde i början av sillfisket, då det var bråttom med att få in den första sillen till Göteborg för försäljning på marknaden, då sillen var nyhet för säsongen och gav bra pris.

Under hela tiden låg vi utanför tremilsgränsen och saltade, men när det blåste för mycket smög vi oss innanför gränsen. Ibland kunde vi på håll se bevakningsbåten komma och då fick alle man utom rorsman och utkiken gå under däck. Bevakningsbåten gjorde några lovar runt oss och försvann. Besättningen på det isländska fartyget hytte åt oss, då de förstod att allt inte stod rätt till. Vi som låg under däck och spejade såg ju detta. Dessa situationer inträffade lite då och då. De isländska bevakningsfartygen smög omkring med kikare längs gränsen. Sedan gick vi upp på däck och fortsatte vårt arbete.

Vädret var ganska hyggligt under hela perioden utom vid ett tillfälle då vi fick storm över oss. Vi saltare stod och arbetade i skenet av bloss, då elektriskt ljus saknades ombord på den tiden. Men när det den gången blåste upp blev det mer skuggning än ljus. När stormen var som värst blev vi tvingade att slänga oss upp i riggen, Sjhävningen och ständiga överspolningar från alla håll gjorde att föremål kastades omkring på däck och träffade den som råkade stå i vägen. Vi förlorade en massa sill då sillbingen slogs sönder för oss och den med möda fångade sillen rann ut genom brädgången. Dessutom fick vi lov att skicka hem en 3-4 man med benbrott som inte hade hunnit rädda sig undan de omkringflygande föremålen.

När det var "döperiod" i sillfisket pilkade vi torsk från "Svanen". Vi fick ofta torskar på 7-8 kg. Man kunde ledigt få flera hundra kilo per dag, men så hade vi också saltad torsk med oss hem.

Ibland blev det tråkigt att ständigt ligga utanför gränsen och fiska och salta sill och då tog vi oss in till "fastlandet". Vi var inne vid Akureyriö där det blev "tjo

och tjim" med dans på bryggan. Några större nöjen fanns det ju annars inte. Sprit var ju med i bilden, d v s smuggelsprit. Det var ett väldigt hallå med folk från alla möjliga nationer. Ibland fanns där vi kom iland större sjöoddar, där flickor var inhysta i stor mängd, och som låg i britsar ovanpå varandra. Dessa jäntor arbetade i "silla" som man säger. Givetvis skulle de bohuslänska grabbarna in till dessa flickor. Vakter fanns ju, men dessa knuffades undan. Vid ett tillfälle var det någon som släckte ljuset och där stod två bröder från Smögen och höll på att slå ihjäl varandra i tron att de hade var sin islänning framför sig. Någon skulle ringa polisen och killarna försvann. Det fanns 1500 jäntor i Siglufjorden och en massa flickor även i Ingolfssfjorden. Sillfisket var ju islänningarnas huvudnäring. Annars levde de på fåravel, blårävsavel mm. Fattigt var det men även dyrt på den tiden, bl a kommer jag ihåg att en sockerdricka kostade 75 öre på Island. Det kom ombord flickor en gång som kallades Lulu, Lola och Viola, det senare namnet blev givetvis "fjolla". Dessa tyckte om att sitta ibland gubbarna och sjunga och även höra oss manliga individer sjunga. Vi hade ombord en karl som allmänt gick under namnet "tjänis", som var begåvad med fin sångröst. Faktiskt hade sommargäster velat skola denna röst berättade kamraterna till honom.

Islänningarna som inte såg vårt fiske med blida ögon hade det bedrövtligt fattigt just då. När vi körde runt med våra moderna båtar av "boinstyp" som gjorde 8-9 knop, kunde man få se islänningarna ro runt med vaden i gammaldags kågar som vi gjorde i början på detta sekel. Islänningen såg alltid sillen först, de var hemska på att se sill fort. Vi hade väl också folk med "gamblick" ombord, men islänningarna var värre. När de annonserade ut att det fanns sill och började fira ner sina kågar så hann de bara halvvägs ner med dessa, för då hade vi redan ringat in sillen med våra snörpvadar. De blev förskräckligt arga och det kan man ju förstå. Det var först på 40-talet som islänningen började beställa mera tidsenliga båtar. Förutom vi svenskar låg där också estländare, ryssar och polacker. Polackerna hade bl a med sig ett salteri som lastade 8.000 dwt där det ombord arbetade en massa kvinnor. Liknande nuvarande ryska flytande fabriker.

Ibland kunde man vara tvungen att av utrymmesskäl lämna iland proviant mm då var det länsmannen som inklererade i varje fjord. Speciellt vid ett tillfälle lämnade vi ifrån oss en hel del oljefat för förvaring. När vi skulle hämta dessa, var de till vår förvåning tomma. Depåfartyget som vi hade med oss hette "Ingolf". Det sas att det var gamla "Casablanca". På slutet började provianten tryta för oss. Bl a tog sockret helt slut. Det var faktiskt ganska dåligt med maten på slutet. Folket ombord började fantisera vad de skulle köpa när de kom till Göteborg. Det var dålig beräkning tyckte jag, då vi skulle ligga på Islandsfiske så länge.

Förtjänsten på resan blev väl inte vad vi räknat med. Vi var garanterade 25 kr i veckan med provision på fångsten. Vad jag kommer ihåg så blev förtjänsten 350-360 kr på dessa veckor. Det var ju lite grand ändå på den tiden.

Annars var det bra folk med på resan. Så här efteråt kommer man ihåg vår förman ombord som sades vara veteran. Han hette eller rättare sagt kallades för "Calle Buttis" och var från Smögen. Engelbrektson från Hunnebostrand, Persons från Smögen och Linus från Klädesholmen med sin kamrat från Kornö som också var med. Linus hade för övrigt många år bakom sig i Mexiko under den oroliga tiden där då revolutioner varannan vecka var vanligt. Hans kamrat från Kornö som jag inte kommer ihåg namnet på, minns jag särskilt på grund av hans något ovanliga skäggväxt. Detta skägg var rött och stod rakt ut som taggarna på en igelkott. Från min egen hemtrakt, Malmön, var det bara Torvald Karlsson med. Han deltog inte själv i sillfisket, utan var med som maskinskötare.

När vi kom till Göteborg efter sillfiskets slut hämtades vi där av Konrad från Smögen med hans lilla fiskebåt. Hemresan norröver var en upplevelse. Det var ett förfärligt supande, ett liv utan dess like och ett diskuteraande som aldrig förr. Smögenpojkar skulle till att slåss i kajutan. När vi framåt kvällen kom fram till Malmön såg jag min bror Valdemar på ångbåtsbryggan. Flera andra malmönbor samlades på grund av alla glada skratt och tjut vid bryggan. Det var ett hurrande innan de fått mig i land med min $\frac{1}{2}$ tunna sill och knippe saltad torsk som varje man fick. Alla skulle ta adjö av en och med ett sista hurrande så la båten ut från bryggan.

Sedan gick jag hemma några dagar och därefter mönstrade jag ånyo ut igen på "Svanen" i dess vanliga fraktfart den 24 september. Vi for upp till Norrland och lastade trä och därifrån ner till Danmark. Jag var ombord i drygt 8 månader på "Svanen" och mönstrade av den 18 januari 1936. En rolig och lärorik tid för en 24-åring.

Den som lyssnade och plitade ner samtalet var Edmond Bäck.

En kväll satt jag och pilkade torsk vid Gäveskår mitt i inseglingsrännan till Göteborg då jag plötsligt på något hundra meters avstånd fick syn på en Stena-färja på ingående. I det samma fick jag napp. Bottennapp. Det var en cykel.

Anonym röst i telefon.

Från Föreningen Bohusslöjd-Konstfilten har vi fått en förfrågan om att komma i kontakt med modellbyggare till en utställning Levande Hemslöjd som hålles i Gustafsberg 19 maj-16 juni. Vi publiserar härmed tävlingsreglerna för denna tävling och hoppas att någon av Klubb Maritims medlemmar har tillfälle att ställa upp.

TÄVLINGEN "SEGLANDE BÅTAR"

Tävlingsregler

för deltagare i tävlingen om modellbåtbygge av "Seglande Båtar". Tävlingen är öppen för modellbåtbyggare i Göteborgs och Bohus län, vilka bygger modeller för sitt nöjes skull, alltså ej har detta som yrke.

Tävlingsuppgifterna kan vara utförda efter egna idéer eller efter förebilder. Samma tävlande kan sända in flera förslag. Båtarna skall inte vara tillverkade före 1965.

På varje båt skall vara fäst ett kuvert innehållande fullständigt namn och adress samt helst telefonnummer och vidare båtens namn och värde. Detta senare för att möjliggöra tecknande av försäkring på utställningen. Utanpå kuvertet skall stå båtens namn eller motto.

Tävlingsbidragen skall senast den 10 maj vara sända till eller inlämnade på Hus-hållningssällskapet, Skansgatan 3, 451 00 Uddevalla.

Tävlingen bedöms av en jury bestående av:

Kommerdörkapten Stif Notini, Sjöfartsmuseet, Göteborg
Sjökaptén Eric Amboldt, modellbåtbyggare, Göteborg
Chefredaktör Eric Jonsson, Bohusläningen, Uddevalla
Fru Kerstin Wijk Broström, Ordförande i Bohusslöjd-Konstfilten

Jurys beslut kan ej överklagaas.

Förstapristagaren erhåller en resa för två personer till London med Svenska Lloyd. Dessutom utdelas priser i form av hemslöjdsartiklar.

De bästa tävlingsbidragen kommer att visas på utställningen "Levande Hemslöjd" i Societetshuset på Gustafsberg, Uddevalla under tiden 19 maj - 16 juni 1974.

Tävlingen arrangeras av Föreningen BOHUSSLÖJD-KONSTFILTEN, länets hemslöjdsförening, adress: Avenyn 25, 411 36 Göteborg.

Länspumpen återkommer med program över utställningen i nummer 2, 1974.

SITTER OCH MINNS gör Walter Nilsson

Hon hette Elsa, eller var det Britta, eller möjligen Anneli? Grann var hon - Fyllig och rund, med en leende akterspegel och tre master, alltmest trillingar.

Hon byggdes vid det där varvet med små röda träbyggnader med vita knutar, man går rakt in på det och då har man om babord holmen med spantsättningen och vita ensstenar.

Skeppsbyggmästaren hette Jonsson eller Larsson - jag minns namnet illa - men det var den där senige, plirige gubben med pipskägget - gulvitt i roten och vitt utei - och vegamössan.

Gubben är död. Sista gången jag såg honom var han åttiotvå. Han stod och såg ut över uppläggaviken - tom nu - och få anade vad han hörde och såg. Sen gubben dött revs varvet och tro mig - där står nu ett Kanada-stockhus med South Carolinaveranda med en blå Volvo utanför.

Ja, skutan var det ju. Hon tog etthundrasjuttiofem för Karolinas bägge svarte pågar - Knut och Olle. Trä mest, sten och salt, cement och kalk. Var på någon gång, mest sen maskin kom i. Maskiner är ena s-ns araber till att j-las när det är som mest olägligt.

Hon blev ju gammal Ellen eller Maria. Hon var byggd - ja, året minns jag inte i tal - men det var det året Pelle Landfast fick femhundra kilo ål ihomman och tvangs bogsera den på grund. Sen fick han inte mer förrän i september när pengarna var slut. Det var det året rågen stod manshög med blåklint och vallmo spilld i.

Sen köpte Petter skutan. Det var efter kriget. Han tog stormasten och seglade bricketter av bara f-n. Hård som granit, en skeppare härtappad ur åtta generationers skutfolk jäst ur en Västerviksslup. Stor och svart, med hunden jämte sig natt som dag.

Man sade att hunden navigerade. Att den gav skall för prickar och bojar då luften stod gråsminkad och för kursändringar när Petter sov den drickandes orolösa sömn. Han tog sina drammar - Petter - rätt upp och ner, utan att förfäras eller sparka värnlösa ungmör.

Traden var sig lik genom seglationerna: Korta skutt över kortet med raps eller cement. Synd hos Agda, proviant hos Brandt, en stillsam sväng nära Hoglands fure.

Med flera stod det i listan. Detta var tanten som ägde en hundradel. Hon kom då och då och rev i genom lådorna. När hon kom var allt svart, när hon gick var allt vitt. En doft av kaprifol hängde kvar och Petter gick till Oskar på Greta och drack tre innan han tände pipan.

En vacker dag kom en man i grå kostym till Inga. Något skrynklig kring näsan klev han nätt bland sådant som skall vistas på däck i hamn. - Två man mer och mycket att åtgärda, sade mannen. Han behövde inte ha besvär med att gå i land. Petter ställde honom ifrån sig på kajskonungen försiktigt som om det gällt ett ännu ej tömt glas. Om sådana förekommit i Petters liv.

NYTTJANDEFÖRBUD, sade man från högsta orts kommandobrygga. Vid vite, taldes det till yttermera visso om.

Petter gick i vitt jämt. Till skutan och retur fyra gånger per dag. En sorts containerfart med trettiosjuor i lommorna.

Skutan förföll. Hunden satt död stödd mot skanskapen en dag. Ihjälskrämd kanske - för om låg en containerschas med outsövd nuna.

En dag lättade Petter ankar. Gled ut över evighetens vatten, där var man är sin egen och i fart oberörbar av andra bättre begripandes nyttjandeförbud. Det var mellan mast och lucka, mellan påsk och pingst, mellan ett och tolv, som skalden skulle ha sagt.

Och Elsa? Hon drogs ut i en vik. Den, där svärdsbliljorna står gula i dammarna bakom det gamla sandtaget. Hon står på botten nu, trygg som förr i sjön, lite gråare, ligistmärkt. Med stäven mot utsjön och masterna gråa som kungörelse-utropstecken mot horisonten.

Användes inte till sjöfart, står det svart på vitt.

Men - för det inte vidare - sjön går ditin för ett kärt möte ibland, trött och grämd av konvenansäktenskapet in i containeradelns blå kärna.

APROPOS DET av Erik Pettersson

När en gammal f d Lödösebo i no 4 av Läns-pumpen sid 13 ser Rättaregårdens skeppsvarv angivet som byggnadsplats för galeas Maria, ja "då klack det till i skomakarn". Känner till en del om de trakterna men det är första gången jag möter namnet Rättaregårdens skeppsvarv.

I Lödöse finns en fastighet 5/12 m fl Tingberget Rättaregården, delvis belägen vid Göta Älv. På båda sidor om älven har sedan urminnes tider byggts träfartyg och både norr och söder om Lödöse ligga varvsplatserna tätt. En del av Tingberg Rättaregården heter Nyland eller Nylandsö och där har många kölar sträckts, förmodligen även ovan nämnda Maria. Namnet Gårda stämmer. Däremot att bilbrevet utfärdats i Uddevalla och icke i Lödöse förefaller egendomligt. Det brukar vara varvet som utfärdar den handlingen.

Tar mig tillfället fråga om en annan sak. Under mellankrigstiden fanns ett järn- eller stålfartyg på gissningsvis 150 ton dw som hette Victor eller Viktor och som mest gick med sand i Göta Älv och på kusten och ofta kallades "sandviktor". En gammal varvsförmän Karl Jonasson, Garn, nämnde en gång för mig att fartyget skulle ha byggts vid Dösebacka, Nol. Det skulle vara intressant veta vad skeppslistorna säger om detta? Att bygga träfartyg på älvstränderna går nog bra, men att med primitiva verktyg sno ihop ett järnfartyg där mellan mammutbetar och grushögar tycker jag skulle vara lite benigt.

Vi låter frågan gå vidare och hoppas på ett intressant svar i nästa nummer. Red.

SVAR OM BLENDA av Jean Hai

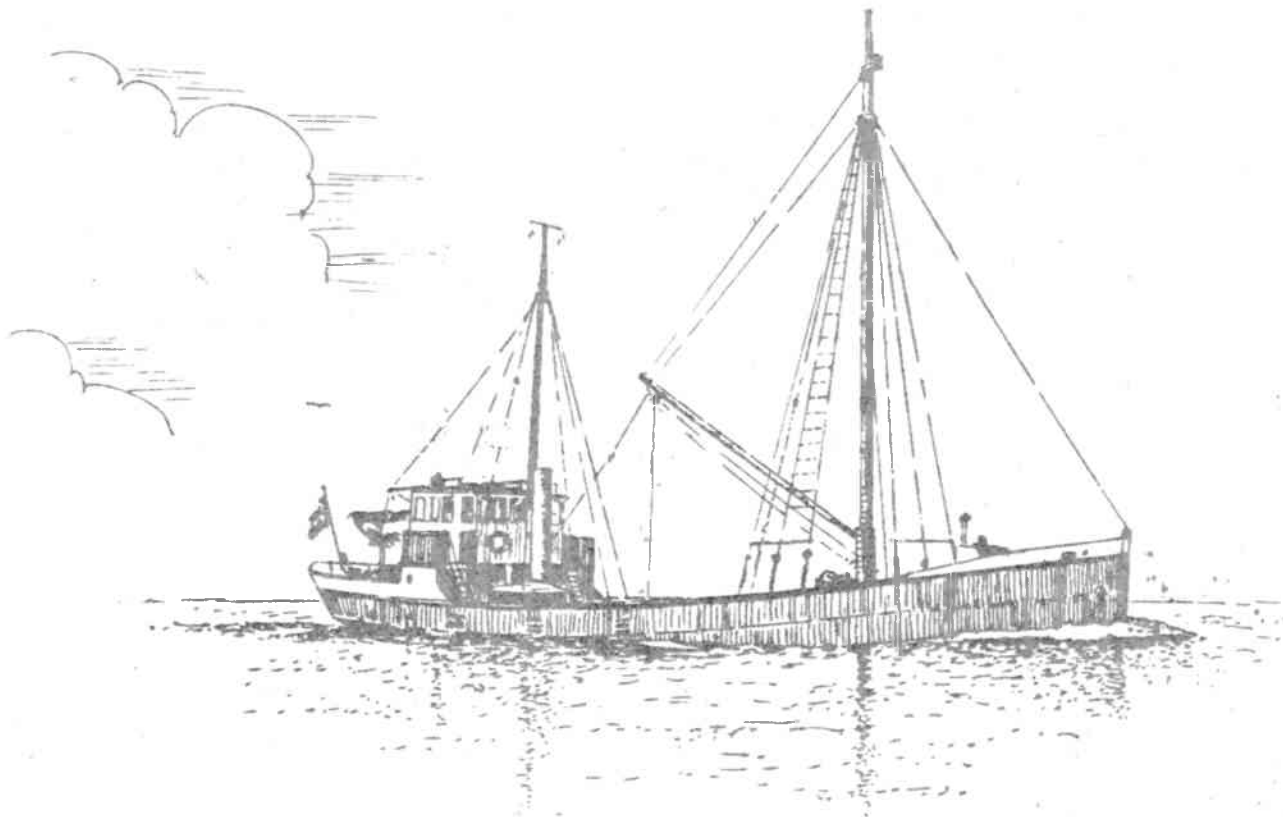
I det allra första numret av Läns-pumpen fanns en redogörelse över fartyg som hört hemma i Hamburgsund under senare tid. Efter hand framkom förfrågan av Edmond Bäck vart Blenda tog vägen. Jag har i Båtologen funnit att hon hösten 1969 sjönk vid Nockeby brovaktstuga och man lär kanske få ha dykardräkt om man skall kunna få se henne. Eller är också hon bortstädad??

FARTYGSFÖRSÄLJNINGAR

Tankbris, motortanker av Klädesholmen har i dagarna för 675.000 kr sålts av Erling och John Vadvik i Rönnäng till skeppsredare Karl-Johan Karlsson, Vrångö och skepparen Olavi Turunen, Donsö. Får man föreslå namnbyte till Sinvik?

En av Stena Lines alldeles nybyggda färjor, Union Wellington har för 39 milj sålts till Union Steamship Co of New Zealand, Wellington. Fartyget levererades under slutet av förra året under namnet Stena Shipper vilket dock strax därpå ändrades till Union Wellington då det meddelades att fartyget chartrats av det nya zeeländska bolaget för en längre period. Hon har nu alltså sålts dit i stället.

Den 30-årige skeppsredaren Herbert Görling på Smögen köpte sitt första fartyg i Februari 1953. Det var en dansk stålskuta vid namn Palnes som han då övertog från sin danske kollega Thomas Hansen i Rödvig. Herbert, som döpte om sitt fartyg till Ingela efter sin dotter, ämnade använda det dels till islandsfiske och dels till transport av färsk fisk mellan Västkusten och Tyskland/Polen. Denna sysselsättning var i sanning ingen ny uppgift för det 45-åriga fartyget. Hon var nämligen byggd

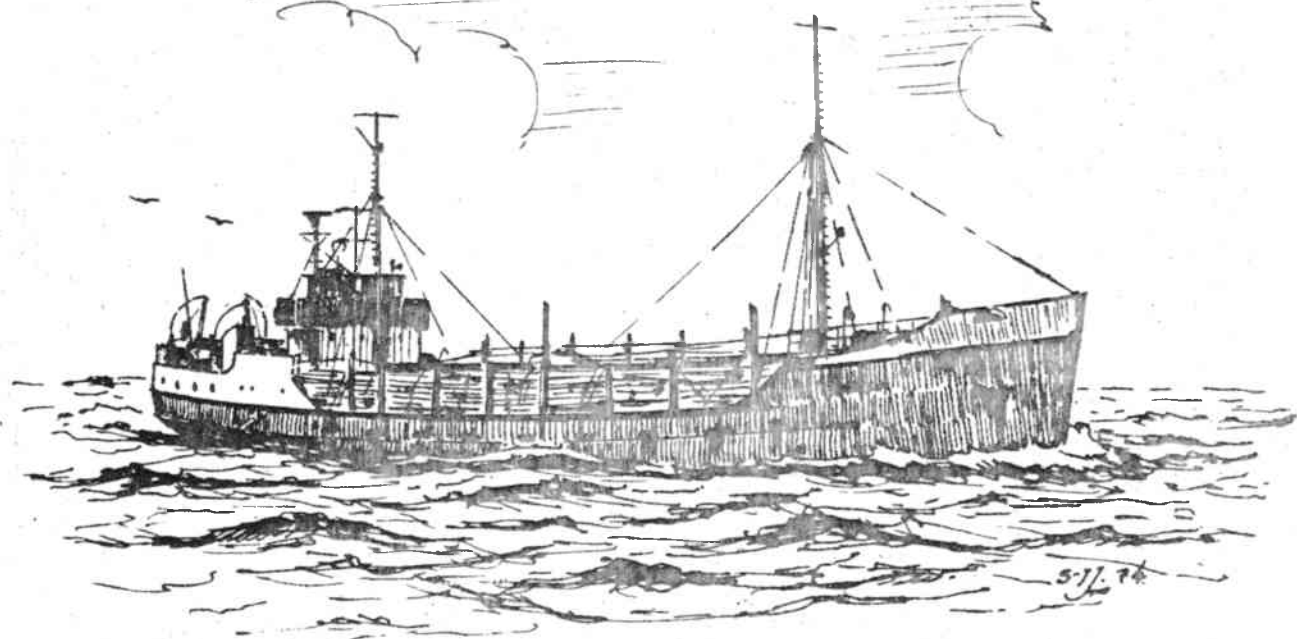


INGELA (I) (1953-1954)

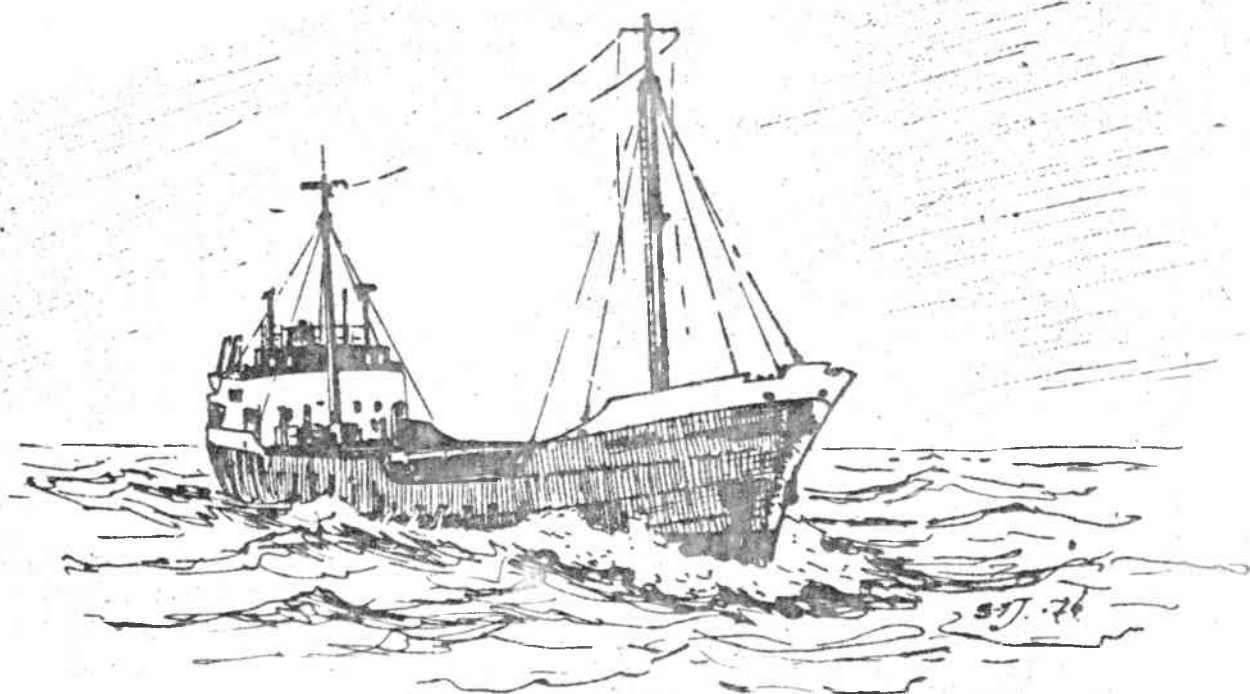
som ångträlare av Bremer Vulcan 1908 och seglade under tysk flagg med namnet FUCHS fram till 1938. Hon inköptes då av Graasten Rederi (Richelsen & Andersen) i Graasten, Danmark. Man satte påföljande år in en motor i fartyget och hon seglade där- efter ut under sitt nya namn, Irmgard. År 1943 minsprängdes hon men bärgades så småningom varvid större delen av skrovet förnyades. 1945 gick hon på provtur under namnet Vitus Bering och ägd av Rederi A/S Vitus Bering (A C A Rasmussen), Horsens. Detta rederi inköpte 1951 det svenska motorfartyget Sigfors (nuvarande Sydfors-Visby) som man gav namnet Vitus Bering. Det äldre fartyget hade strax dessförinnan avytt- rades till Thomas Hansen, Rödvig som hade gett henne namnet Palnes.

Herbert Görling bildade 1954 tillsammans med hustru Vera, Rederi AB Ingela med säte på Smögen. Båten med samma namn överfördes på detta bolag. På hösten samma år sål- des Ingela dock till Rederi- och Fiskeri AB Pontus i Gravarne som gav henne namnet Minnie. I december samma år ändrades ägarelängden då Rederi- och Fiskeri AB Minnie, Gravarne skrevs in. Fartyget förblev svenskt fram till juni 1961 då hon försåldes till nuvarande ägaren O E Christensen i Marstal. Han döpte om sitt fartyg till Bo- navista. 1972 utrustades hon med en ny motor av Volvo-Pentas fabrikat. Hon lastar 220 ton och hade som svensk reg nr 9414.

Istället för den just sålda Ingela inköptes en ny som fick samma namn. Även denna båt kom från Danmark och var byggd som bärgnings- och bogserfartyg. Beställare var A/S Em Z Svitzer's Bjergh. Enterprise i Köpenhamn och fartyget levererades 1907 av



INGELA (II) (1954-1969)



INGELA (III) (1970-)

Burmeister & Wain i Köpenhamn under namnet Valkyrien. År 1948 byggdes hon om till lastmotorfartyg och fick sitt namn utbytt till Knudshoved. Hösten 1954 köptes hon av Herbert Görling på Smögen för Rederi AB Ingelas räkning.

Den 29 november 1955 råkade Ingela ut för en malör i det hon under lastning av koks i Lübeck råkade kantra och sjunka. Fyra dagar senare flöt hon dock.

Ingela tjänade troget sitt rederi ända till 1969 då hon för 350.000 danska kronor återbördades till sitt fädernesland. Hon hade inköpts av det för detta evenemang bildade Rederi A/S Ingela i Rønne, vilket bolag hon alltjämt tjänar under namnet Ingela. Fartyget lastar 450 ton dw och hade som svensk reg-nr 9517.

Herbert Görling inköpte i stället det i Skärhamn hemmahörande motorfartyget Olympia, som givetvis fick ärva namnet Ingela. Detta fartyg var ett tyskbygge och kom till i Lübeck 1952. Hon var i stort sett systerfartyg till Svenska Lloyds Fragaria och Stellaria. Beställare var Emil Romanus Natanael Råwall i Råå och fartyget fick namnet Råfors. En augustidag 1959 inköptes fartyget till Skärhamn av G A Andersson och B A Johansson. Hon fick då namnet Olympia. Hon genomgick våren 1961 en rejäl an-siktslyftning i Marstrand då hon förlängdes med 6,5 meter. Hon blev med denna operation tvådeckad med brunn akter om backen. 1968 erhöll Olympia ny motor. Fartyget lastar 650 ton dw och har reg nr 9350.

Så långt hade Gustaf Herbert Görling från Smögen hunnit på sin redarbana då han den 16 januari 1974 försvann från sitt fartyg i Koldings hamn. Två dagar senare hittades han död intill sitt fartyg. Han var då 52 år gammal.

ÅNGSLUPEN EVA av Bertil Söderberg

Efter beställning från det kända ångslupsbolaget C J Börgesson i Karlskrona byggde Ljunggrens Verkstad, Kristianstad ångslupen Trossö. Hon levererades 1891, samt sattes i trafik i Karlskrona särgård. År 1912 ombildades rederiverksamheten vars namn nu blev Karlskrona Ångslups AB.

I juni 1918 såldes Trossö till Göteborgs Hamnstyrelse för att sättas i trafik mellan Frigången och Färjenäs. Kvinnonamn var tradition på hamnstyrelsens slupar, varvid även Trossö begåvades med ett, nämligen Eva. Anledningen till köpet var, att den slup som trafikerade linjen var för liten. Den gick under namnet "kaffebrännan" varför man får förmoda, att det var den gamla ångslupen vid namn "Gamlestaden" som åren 1891-1902 trafikerade linjen Hisingsbron-Gamlestaden. Förd och ägd av kapten A G Andersson.

1923 såldes Eva till Storuman och omdöptes till Turisten. På 30-talet ombyggdes hon till bogserbåt och fick då namnet Stor-Nila, och redad av Flottningsföreningen ända till 1970. Förmodligen utbyttes det gamla ångmaskineriet vid ombyggnaden till bogserbåt. Fartyget är sedan 1970 lustfartyg med hemort Umeå. Enligt uppgift planerar ägaren att försöka återställa henne i ursprungligt skick.

Data: 18,05 m lång, ca 30 IHK ångmaskin. Byggd: 1891.

Till sist en artikel ur GT den 19 juni 1918.

Ångslupen Trossö som av hamnstyrelsen inköpts i Karlskrona för att insättas i trafik mellan Färjenäs och Frigången, håller f n på att utrustas. Redan till midsommar väntas den komma att upptaga trafiken.

Färjenäsborna komma helt säkert att hälsa den nya farkosten med glädje. Den är betydligt större och rymligare än den hittills använda slupen, som gemenligen går under namnet "kaffebrännan" vartill kommer att den är prydligt och fint inredd. Det kan då icke sägas om "kaffebrännan" - den är smutsig och ful. Och trängseln ombord är fruktansvärd särskilt lördagar och söndagar, icke minst nu sedan en stor del av salongsutrymmet under dessa vedeldningens tider varit upptaget av vedupplag.

Apropå detta, så berättar Färjenäsborna en historia, som häromdagen tilldrog sig ombord på "kaffebrännan". Ångbåtskalles argusögon upptäckte en yngling, som inne i "salongen" blossade på sitt kära "harset". -Ni får inte röka i salongen, sa ångbåtskalle.

-Salongen, kom det med en djupt föraktfull ton från ynglingen, dé här é lá ingen salong. Dé é ju en vedbod vet ja.

När Eva kommer - så blir den nya farkostens namn - blir det väl bättre ordning.

=====

REGISTRERINGSNUMMER av Krister Bång

På de påföljande tre sidorna finner Du ett sätt att presentera reg-nr i följd i stället för att vara i alfabetisk ordningen efter båtarna. Jag hoppas att Du skall finna uppgifterna intressanta. De är så långt min kännedom räcker korrekta men det kan ju alltid finnas saker man kan tillägga. Det är därför min avsikt att kunna få till stånd en diskussion om de båtar som förekommer och på så sätt få lite mera "kött på benen" än bara "torra fakta".

En liten förklaring kanske är på sin plats. I första kolumnen finner Du numret. I den andra arten på fartyget. MS = motorfartyg, SS = ångfartyg, SM = motor-seglare, F = fiskefartyg.

Kol. 3 utgör en förteckning över fartygets alla kända namn. Båtar skriva med STORA bokstäver är namn fartyget haft under svensk flagg. Små bokstäver är alltså fartygets utländska namn. Är namnet understruket betyder det att jag har foto på båten under det namnet. Underförstått är jag således mycket intresserad av att få tag på foto på alla dem som inte är understrukna.

Kol 4. Byggår.

Kol 5. Byggnadsplats.

Kol 6. Brutto

Kol 7. Netto.

Kol 8. Om kryss finns foto av fartyget

Kol 9. Årtal när fartyget infördes i Sveriges Skeppslista

Kol 10. Årtal och ibland datum när fartyget lämnade svenska handelsflottan

Kol 11. Orsak till att fartyget lämnade handelsflottan. S = såld. Förkortningar:

No = Norge DK = Danmark V-Ty = Väst-Tyskland

Fi = Finland Pa = Panama It = Italien

Fr = Frankrike

Om jag vet fartygets slutliga öde står detta antecknat med några få ord. Kors betyder antalet omkomna.

Jag hoppas Du skall få mycket nöje.

NRT	NAMN	BYGGÅR	BYGGORT	BRUTTO	NETTO	FOTO	INFÖRD	ANFÖRD	ORSAK - SLUTLIGT ÖDE
7901	MS	<u>KAAPAREN</u> ex Larviksfjord	1930 GÖTEBORG	3392	2259	X	1933	14/6-42	Sjönk utanför Halifax. Koll.
7902	F	TONFISKEN	1908 STRÖMSTAD	43	12		1933	1935	S. Norge
7903	F	<u>SARONA</u> ex KULLEN ex VIKINGLAND	1933 HÄLSÖ	43	13	X	1933		
7904	F	CEYLON	1933 MARSTRAND	29	11	X	1933		
7905	SM	Global ex ANNA-STINA ex Viking	1907 MARSTAL	81	61	X	1933	1964	S. OK
7906	SS	BJÖRKÖ ex Phyllis Seed	1924 SHIEDAM	2242	1611		1933	6/11-53	Koll. o sjönk i Weser. † 7
7907	SS	Cuma ex HALMSTAD ex Spigerborg ex Henrik Bjelke	1907 KIEL	1566	1158		1933	1952	S. Turk Förlist 2/13-53 SE Lowestoft
7908	F	BRÖDERNA	1933 HÄLSÖ	47	14	X	1933		
7909	MS	GUSTAFSFORS 10	1907 GUSTAVSFORS	40	30		1933	1957	
7910	SS	<u>RAN II</u> ex ELFSNABBEN ex MYSINGEBADEN ex ELSA	1899 GÖTEBORG	43	20	X	1933		
7911	MS	EVA ex SIMSON II	1920 LIDINGÖ	35	17		1933	1955	S. Mariehamn
7912	F	VEGA	1933 DJUPVIK	18	7		1933		
7913	SS	Herriesburn ex Paula Vogelsang ex BIFROST ex Røtha	1923 NEWCASTLE	1814	1190	X	1933	1954	S. V-Ty Sjönk 21/1-56 S Anholt af. brand
7914	F	BJÖRN	1933 HÄLLEVIKSSTRAND	50	19		1933	1959	S. Fi
7915	F	SKANDIA	1933 OLOFSBORG	48	14	X	1933		
7916	F	CHRISTA ex VEJLER	1933 KÄLLÖ-KNIPPLA	49	17	X	1933		
7917	MS	RYDBOHOLM	1933 GÖTEBORG	3201	2372		1933	25/2-41	Torp. Nordatlanten
7918	SS	Wikla ex TEMPO ex Brund	1909 FREDRIKSTAD	1260	890		1933	1936	S. Fi
7919	B	STARKGRÖGG	1933 VIBORG	125	47	X	1933	1968	Upph. Ystad
7920	MT	CLEOPATRA	1933 GÖTEBORG	6687	4975	X	1933	1960	Anl. Troon 22/7 för upph.
7921	SM	Anna ex GRETA	1933 KÄLLANDSÖ	83	59	X	1933	1965	S. Fi
7922	F	KENNEDY II ex ZIRONA ex BLIXT	1913 STRÖMSTAD	39	19	X	1933		
7923	F	<u>NIMBUS</u> ex SOLSKAR ex DELIA ex	1925 LANDSKRONA	47	15	X	1933		
7924	SM	ex Eilbecktal ex Ruth Minlos ex Hammerhein ex Stella Minima ex Kehr wieder ex Star	1907 BREMEN-VEGESACK	236	121	X	1933		
7925	F	ROSITA ex INGA-LISA	1933 HALMSTAD	22	6	X	1933		
7926	F	KENNETH ex MAJA	1934 HÄLSÖ	39	11	X	1934		
7927	F	SJÖFÅGEL	1933 HÄLSÖ	50	14	X	1933		
7928	F	INGELA ex ZIVA	1933 HÄLSÖ	40	11	X	1933		
7929	F	HOLMÖ ex NORDKAP ex LEX ex ALFHILD	1933 HÄLSÖ	42	12	X	1933		
7930	F	BANCO	1934 HÄLSÖ	34	9	X	1934		
7931	F	TORNÖ ex VIKLAND ex DANAFJORD	1933 HÄLSÖ	47	21	X	1933		
7932	F	NORDFORS ex TUNIS ex RANSY	1933 HÄLSÖ	48	19		1933	4/5-69	Sjönk vid Utklippan
7933	F	MERANO ex SLÄNDAN	1933 LANDSKRONA	48	17	X	1933		

7934	F		<u>ÖRNEN</u>	1933	SKREDSVIK	31	11	X	1933	
7935	F		<u>VÄSTANVÄG</u>	1934	HÄLSÖ	55	24	X	1934	
7936	F		<u>MIDFORS</u> ex ANITA	1933	HÄLSÖ	53	18	X	1933	
7937	F	PORJUS	ex GUNDULA ex HJERTÖ ex RENIA ex LUCIA ex LISEA	1933	HÄLSÖ	58	17		1933	1/10-71 Sjönk utanför Halmstad. Vraket sprängt 22/11-71.
7938	F		<u>BRIS</u>	1933	HÄLSÖ	38	10	X	1933	
7939	SM		Kristine I ex KRISTINE	1898	BARTH	51	37		1933	2.45 S.No
7940	F		<u>NORDSTJÄRNAN</u>	1933	SKREDSVIK	46	17		1933	1/10-44 Minspr. Kattegatt. † 5
7941	F		MARTA	1914	MARSTRAND	32	14		1933	1962 Förlist
7942	F		<u>OD</u> ex HJERTERÖ ex BOHUSLÄN	1933	HÄLSÖ	59	18	X	1933	
7942	F		NIORD	1917	LYSEKIL	36	14		1933	
7944	F		<u>STJÄRNÖ</u> ex HASSELÖN ex NORDIAI ex NORDIK	1933	LANDSKRONA	56	23	X	1933	1971 Förlist
7945	F		<u>PINERO I</u> ex RUSTAN ex PINERO ex ALTONI ex PINERO ex RUTH	1934	HÄLSÖ	48	16	X	1934	
7946	F		TABOR	1933	HÄLSÖ	56	22		1933	1960 s. Brasilien
7947	SM	DANA	ex Erik ex Hans ex Grönland ex Leda I ex Kvaholmen ex Zuid Nederland	1915	LEIDERDORP	133	91	X	1934	
7948	MS		Houtskär ex Reserv I ex FÄRJA 61/54 ex FÄRJA II	1931	SKÖNSMON	163	73		1934	1960 s. Finland
7949	F		<u>CLARY</u>	1917	VARBERG	44	19	X	1934	1970 Sjunken Knippla
7950	F		<u>SVANSKÄR</u> ex INGA	1933	SKREDSVIK	57	25		1934	1960 s. Finland
7951	F		<u>PATRICIA</u>	1934	HÄLSÖ	53	24	X	1934	
7952	F		<u>HAMNERÖ</u> ex GULLMARN	1934	SKREDSVIK	51	15	X	1934	
7953	F		TELLUS	1934	HÄLSÖ	52	23		1934	1959 s. Finland
7954	SS		Zefiro ex <u>LIBRA</u> ex TORSÄ	1934	LANDSKRONA	1513	1011	X	1934	1966 s. It upph. 1971 i Italien
7955	MS		REBECCA	1896	HJÄLMARE DOCKA	40	24		1934	1942 Förstörd. Ombyggd sjöbod.
7956	SS		TABERG ex Bretagne ex HERMIA	1920	LIMHAMN	1391	962		1934	6/6-41 Torp. V. Gibraltar † 15
7957	F		ILEANA	1934	HÄLSÖ	52	21		1934	1946 s. Färöarna
7958	SS		<u>MARIEHOLM</u>	1934	ODENSE	1165	715	X	1934	
7959	SM		<u>GRATITUDE</u> ex ÖSTERVÄG ex GRATITUDE	1903	PORTLEVEN	60	39	X	1934	
7960	F		ELISE ex ERNA 6 ex ELISE	1934	HÄLSÖ	56	19	X	1934	
7961	MS		<u>SCANIA</u>	1934	MALMÖ	1549	1033	X	1934	17/12-42 Sänkt utanför Brasilien
7962	SM		ROLF ex QUEEN	1884	WIVENHOE	65	39		1934	29/10-41 Förlist 15 sjömil SV Hallö
7963	SM		MARY ex Marna ex Duty	1919	MARSTAL	142	90	X	1934	1963 s. Engl. Förlist 4/65 Västindien
7964	MS		<u>HAKEFJORD II</u>	1933	HÄLLEVIKSSTRAND	62	17	X	1934	
7965	MS		MONA II ex OAXEN 6	1907	KOHOLMEN	66	40		1934	
7966	SM		GEORG ex Seestern	1903	GLÜCKSTADT	99	76		1934	9.42 s. Norge

7967	SM	GUNNAREN ex AXEL ex GUNNAREN ex M. D. NR 16 ex W SD NR 2	1922	HJÄLMARE DOCKA	94	71	X	1934	
7968	MS	SICLIA	1934	MALMÖ	1552	1031		1934	27/5-43 Torp. 24°29'S, 35°00'
7969	MS	RÄGÖ ex OAXEN 27	1906	KOHOLMEN	40	29		1934	1963 Förstörd
7970	MS	Vivi ex Ilkon Polly ex Mykinai ex Harma ex Kaapland ex Aelo ex VASALAND	1934	GÖTEBORG	2711	1920		1934	1947 S. S-Afrika
7971	SS	ÅDALEN	1900	HÄRNÖSAND	56	31		1934	2.46 Upphuggen
7972	SS	Vaika ex GRANADA ex Kalfond ex St Roch	1922	SUNDERLAND	1807	1293	X	1934	1953 S. Pa Ant. Santander
7973	SM	Libra ex Vega ex LURÖ	1934	KARLSTAD	94	66	X	1934	8.39 S. DK 3.3.61 för Upph.
7974	SM	Lea ex Elka ex DELFIN ex Delphin	1907	GLÜCKSTADT	99	72		1934	1955 S. DK Grundstött 27/3-4
7975	MS	UDDEHOLM	1934	GÖTEBORG	3606	2707		1934	6/7-42 Minsprängd Skagorack
7976	MT	Turbasz ex DALAVIK ex DALANÄS ex Hulda ex DALANÄS	1934	LANDSKRONA	475	294	X	1934	1965 S. Polen
7977	SM	DOUGLAS ex SVEA ex Frank Buckland	1883	GRIMS BY	82	53		1934	3/12-43 Sjönk Köga Bugt
7978	MS	Sinfra ex SANDHAMN ex Fernglen	1929	OSLO	4475	3312		1934	1939 S. Fr Sänke av Flögsv
7979	SS	MANGEN ex Römö ex Koskö ex Römö	1922	KRISTIANSTAD	1245	870		1934	2/12-40 Torp. i Atlanten
7980	MS	Good Fortune ex Tyfon ex Good Fortune ex GDYNIA	1934	MALMÖ	1553	1039	X	1934	1957 S. Etiopien. Upph. 1973
7981	SM	VEGA ex Emma ex Hermine	1904	FINKENWÄRDER	77	52	X	1934	Upph. 1973
7982	SS	Targuina ex BRITTA ex BIRGITTA ex ANGELO ex Neath Abbey ex Vardas ex Moland	1921	KALUNDBORG	1351	963		1934	2.54 S. It Upph. 1962
7983	MS	SOTEFJORDEN ex S: T ERIK	1880	LJUSNS	33	21	X	1934	
7984	SM	DAGNY ex DAISY	1919	DJUPVIK	47	32	X	1934	
7985	SS	Chance ex ALBERT ex Dora Christophersen ex ALBERT ex Sandysike	1922	NEWCASTLE	1912	1187	X	1934	1953 S. S-Korea Upph. 1970
7986	SM	GEFION	1926	FREDRICIA	135	95	X	1934	5.59 S. Fi
7987	F	TYRA	1934	HÄLSÖ	31	12	X	1934	
7988	F	ELWA ex MITZY	1934	HÄLSÖ	52	24	X	1934	
7989	F	GULLMAR ex PALERMO ex VESTÖ ex SVITJOD	1934	STUDSERÖD	47	19		1934	1967 S. Fi
7990	F	BEIRON ex NORDLAND	1934	HÄLSÖ	48	19	X	1934	
7991	F	ENSKÄR ex SIDNEY	1934	HÄLSÖ	44	19	X	1934	
7992	MS	ARGENTINA	1935	GÖTEBORG	5300	3662	X	1935	6/7-42 Minspr. Skagorack. 74
7993	F	SAVOY	1934	HÄLSÖ	46	13	X	1935	
7994	F	RANDO	1935	HÄLSÖ	42	14		1935	1966 S. Fi
7995	F	IAN	1934	HÄLSÖ	46	19	X	1935	
7996	F	JAN-MAJEN ex RANJA ex LISA	1934	HÄLSÖ	54	24	X	1935	
7997	F	VIKING	1912	STRÖMSTAD	32	15	X	1935	
7998	SS	EKEN ex HELFRID ex BILI	1922	BREVIK	1439	904	X	1935	1958 S. No Präm
7999	MT	NORRTANK ex ÖRSÖREX ex BT I	1935	FINNBOGA	93	57	X	1935	
8000	F	SVANSTÖ ex BOHUS	1934	SKREDSVIK	51	22		1935	1966 S. Fi

HAVERIER 1914

G. Thor.

Reg. nr 1536. 55 br.-ton. Okänt byggnadsår.

På resa från Säfte till Amäl med mursten.

Grundstötte den 13 dec. 1914 kl. 4.30 e. m. i en NO snöstorm på ett undervattensgrund i Väneru. Av den grova sjön slungades fartyget inom kort loss från grundet och sjönk. De ombordvarande räddade sig i jollen till land.

Utredning vid radstuvurätten i Karlstad den 15 jan. 1915.

Olyckan orsakades av snötjockan i förening med underhållig navigering.

J. Hetty.

Ej registr. Hemort: Hunnebostrand.

På resa från Göteborg till Hunnebostrand med stycke gods.

Den 19 dec. 1914 kl. 3 e. m., då fartyget befann sig i Stenskärs ränna i Bohusläns skärgård, rakade dess befälhavare, som stod till rors, att fa in ena foten i storsegelskotet med påföljd, att han föll omkull och släppte rodet, därvid en lukt av skotet fängade rodkulten, så att rodet fastlastes och jakten körde på grund.

Utredning vid radstuvurätten i Lysekil den 25 jan. 1915.

Olyckan var en ren olyckshändelse.

HAVERIER 1915

G. Schejlo.

Reg. nr 5618. 79 br.-ton. Byggt år 1875 av trä.

På resa från Fredriksstad till Raå med kopparkis.

Grundstötte den 19 jan. 1915 kl. 9.30 e. m. i frisk VSV vind med snöbyar på Svinbadan i Öresund. Fartyget högg bart på grundet, sprang läck och vattenfylldes inom kort. Det övergavs följande morgon och blev sedermera vrak.

Utredning vid radstuvurätten i Lysekil den 1 febr. 1915.

Olyckan orsakades genom underhållig navigering.

G. Ebba.

Ej registr. 28 br.-ton. Hemort: Särödal.

På resa från Halnstad till Nykjöbing F. med sten.

Strändade natten mellan den 7 och 8 mars 1915 i närheten av Grönsunds färjställe på Falster i O storm och snötjocka samt sönderlogs. De ombordvarande, som utgjorde två man, torde hava omkommit.

Utredning har delvis erhållits genom från vicekonsulatet i Nykjöbing F. och från rederiet inkomna uppgifter.

Olyckan torde hava orsakats av det hårda vädret.

Sk. John.

Reg. nr 858. 55 br.-ton. Byggt år 1852 av trä.

På resa från Hälsingborg till Kalmar med majs.

Patrullades strandad och övergiven vid Falsterborev den 22 mars 1915. De ombordvarande, som utgjorde 1 man, torde vid strandningen hava spolats överbord och omkommit. Vid tidpunkten för olyckan blaste full orkan och rådde stark kyla.

Utredning har delvis erhållits genom från rederiet och från lotsstationen i Skanör inkomna upplysningar.

Olyckan torde hava orsakats av det hårda vädret.

G. Vega.

Reg. nr 4997. 48 br.-ton. Byggt år 1899 av trä.

På resa från Lübeck till Halnstad med tackjärn.

I XVV storm med hög sjögång på södra Östersjön den 16 maj 1915 sprang fartyget läck, blev segelslitet och började inom kort att sjunka. Nödsignaler hissades, vilket observerades av det tyska bevakningsfartyget Ocean, som tog Vegas besättning ombord och landsatte den i Warnemünde.

Utredning vid amtsrätten i Rostock den 17 maj 1915.

Orsaken till olyckan var det hårda vädret, som det tungt lastade fartyget ej uträddade.

G. Martha.

Reg. nr 4027. 33 br.-ton. Byggt år 1878 av trä.

På resa från Göteborg till Lübeck med kisbränder.

Sjönk den 15 maj 1915 kl. 8 f. m. i XXV storm OSO om Möen, sedan den i det hårda vädret blivit segelsliten och svart läck. De ombordvarande, som förvägs sökt hadla fartyget läns genom pumpning, upptogs några timmar senare av kuttern Regalia, som landsatte den i Trälleborg.

Utredning vid radstuvurätten i Lysekil den 25 maj 1915.

J. Valter.

Ej registr. Hemort: Vaholmen (Älvsb. län).

På resa från Vänersborg till Hjortens fyr (Vänern) i barlast.

Då fartyget den 20 aug. 1915 kl. 9 e. m. i S vind med dyning seglade på Vänern, slog storseglet över och slungade därvid en besättningsman överbord. Han omkom innan man hann komma till hans bistånd.

Utredning vid rådstuvurätten i Göteborg den 7 sept. 1915.

Olyckan var en ren olyckshändelse.

Handlingarna i ärendet delgavos fartygsinspektionen.

G. Debora.

Reg.-nr 3933. 60 br.-ton. Byggd år 1875 av trä.

På resa från Kiel till Holmestrand med koks, dl.

Den 24 aug. 1915 kl. 9 f. m., då fartyget i frisk bris seglade på Kattegat V om Nidingarna, sprang det plötsligt läck samt började trots ivrigt pumpande att sjunka och måste överges av de ombordvarande. Därvid rakade fartygets styrman att omkomma genom drunkning. De övriga togo sig i land vid Nidingarna.

Utredning vid rådstuvurätten i Göteborg den 30 aug. 1915.

Msk. Ruth.

Reg.-nr 3714. 56 br.-ton. Byggd år 1900 av trä.

På resa från Stettin till Göteborg med kolbriketter, dl.

Alltsedan fartygets avgång från Swinemünde den 17 sept. 1915 har man ej hört något ifrån det, varför det måste antagas, att det förolyckats med man och allt. De ombordvarande utgjorde fyra man.

Utredning har delvis erhållits genom från konsulatet i Stettin och från redariet inkomna upplysningar.

Olyckan torde sannolikt hava orsakats av den orkanlika storm, som den 17 sept. 1915 rasade på södra Östersjön.

Sk. Charles.

Reg.-nr 5007. 135 br.-ton. Byggd år 1900 av trä.

På resa från Kiel till Visby med koks, dl.

Då fartyget den 17 sept. 1915 kl. 3.40 f. m. i V vind med hög sjögång skulle vända genom vind, vägrade det i vändningen och drev ned på grund vid Svältholmen utanför Västergarn å Gotland. Inom kort sprang det läck och vattenfylldes samt måste överges av besättningen. Det blev sedermera kondemnerat.

Utredning vid rådstuvurätten i Visby den 24 sept. 1915.

Olyckan orsakades genom misstag vid navigeringen.

G. Silvery.

Reg.-nr 3614. 78 br.-ton. Byggd år 1884 av trä.

På resa från Lübeck till Uddevalla med salt.

Den 18 sept. 1915 på morgonen överfölls fartyget på södra Östersjön av en NNV storm med hög sjögång, varvid det blev segelslitet och sprang så svårt läck, att man icke medelst pumpning kunde hålla det läns. Fartygets nödställda belägenhet observerades av den tyska ångfärjan Friedrich Franz IV, som upp tog två man av dess besättning. De två övriga ombordvarande räddades av en livräddningsbåt från Warnemünde, dit även fartyget sedermera blev inbogsrat.

Utredning vid amtsrätten i Rostock den 21 sept. 1915.

Olyckan orsakades av det hårda vädret.

Kungl. Maj:t tilldelade femton tyska undersåtar belöningar för det de deltagit i ovan omförmälda räddningsbragd.

G. Vermland.

Reg.-nr 1109. 92 br.-ton. Okänt byggnadsår.

På resa från Göteborg till Otterbäcken med stenkol.

Grundstötte den 30 okt. 1915 kl. 11.30 e. m. i disigt väder på Hiina yttre rev i Vänern. Medelst ett varp lyckades man påföljande morgon flottaga fartyget, som emellertid, då segel skulle sättas, ånyo drev ned på grundet och fastnade denna gång, så hårt att det måste överges. Det blev sedermera vrak.

Utredning vid rådstuvurätten i Karlstad den 18 dec. 1915.

Olyckan orsakades genom värdslös navigering.