



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

Nummer 3, 1976. Den 22 september. Årgång 5. Upplaga 200 ex

Vinjetten ritad av Gunn Kristiansson

Eftertryck tillåtes med angivande av källa

Nummer 17 från starten

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

Postgiro 815768-7 Gunn Kristiansson

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

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

Stoppdag till nummer 4 den 8 november

Hej!

Höstsäsongen har börjat i NAKTERHUSET, som i dagarna kan ståta med att fira ett år som västra avdelningens klubblokal. Vem kunde ana att lokalen skulle se sådan ut som den gör idag? Genom medlemmarnas uppoffringar och kanske speciellt lokalförvaltningens försorg, förfogar vi över en lokal som tål att granskas. Nyligen har vi genom Lennart Ohlssons försorg fått flera bokhyllor, bord och stolar som gör att möbleringen blivit enhetlig. Ett tack till alla som hjälpt till att göra NAKTERHUSET till vad det idag är.

Lotteriet som vi hade i juni gav ett mycket bra resultat, eller vad sägs om att den sinande kassan fått ett tillskott på 2.846:85 kr! Det är kanske lite väl mycket sagt att vi är på grön kvist, men visst känns det skönt att ha lite pengar bakom sig nu när vi framöver kommer att få betala elvärmen som vi slapp i vintras.

Höstkvällarna har kommit, mörka och kyliga, men i NAKTERHUSET träffas och trivs vi över en kopp kaffe begrundande fotos från sommarens fotograferingar. DU, som är ny eller ännu inte besökt NAKTERHUSET, kom loss och kom ner någon gång! Det finns säkert något som intresserar just Dig.

Filmvisningen på septembermötet uppskattades, vilket gläder oss som sysslar med programmen. Som nämnts tidigare kommer vi att visa några filmer i höst, som vi hoppas skall locka ytterligare intresserade till NAKTERHUSET.

Har Du något förslag eller någon idé om hur vi skall förbättra verksamheten i klubben, så hör gärna av Dig!

Vi träffas i NAKTERHUSET

Bertil Söderberg

o---O---o

REDAKTÖREN HAR ORDET

Sommaren 1976 har varit vacker. Det märker man på antalet instömmande brev. I stort sett har tillflödet varit lika kraftigt som vår sinande bäck.

Den här gången finns det inga illustrationer i LÄNSPUMPEN. Detta främst beroende på kassakistebrist. Vi har nu medel för Läns pumpen som täcker utgifterna året ut. Sedan får vi solidariskt brandskatta pengapungen igen. Vi återkommer till det.

Den 8 november är stoppdatum för nästa nummer av Läns pumpen. Men försök lämna bidragen i god tid. Det underlättar.

Vi som skriver syns i LÄNSPUMPEN !

Donald MacFie

o---O---o

8236 IRMA

Tremastskonaren P RASMUSSEN byggdes 1919 av det numera rivna Landskrona Nya Varvs AB. Beställare var Rederi AB Panis i Svendborg. Hösten 1926 såldes tremastskonaren till Axel Nielsen i Svendborg. Två år senare vidarebefordrades hon till E B Kromann i Marstal. 1928 vidare såldes skutan till Skibs A/S Gad i Fredrikstad. Norrmännen ändrade namnet till GAD. Våren 1938 såldes GAD, som då fortfarande var ett rent segelfartyg, till Henrik J Thorsson m fl i Skillinge. Omdop till IRMA. Motor isattes samma år. Henrik Thorsson dog 1942 och Tuve Larsson, som var gift med Selma Thorsson och ägde 15/66, övertog huvudredarskapet. 1955 såldes IRMA till B J Österman m fl i Stockholm. Delägaren C L Gustavsson blev ~~ansamling~~ påföljande år. Den 21 augusti 1956 fick hon brand ombord på en resa Stettin - Hudiksvall med kol, en ganska vanlig resa för de här stora träskutorna. IRMA sattes på Ormgrundet vid Agö och sjönk. Försäkrings AB Gauthiod sålde vraket till A Brolin i Enånger. Skutan bärgades och såldes till AB Bröderna Wästberg i Hudiksvall. 1957 var hon igång igen. Den 20 augusti 1957 srang hon läck på en resa Yxpila - Neustadt med trä. Hon övergavs NO om Almagrundet, men bogserades så småningom in till Gåshaga, där hon kondemnerades. 1962 låg IRMA i Hudiksvall och var ett objekt för diverse spekulationer. Våren 1963 bogserades hon till Gnarpsbaden för att bli kafé. Det kokades en sommar, den 5 augusti 1963 kantrade hon i en storm och blev liggande på sidan. Sedan förföll vraket alltmer och myndigheterna och andra renlighetsapostlar försökte få bort det som återstod av IRMA. Våren 1976 sprängdes hon i tre delar och togs upp på land. Förmodligen blir hon valborgsmässobål 1977. IRMA lastade 340 tdw.

6265 BRITTA

Tremastskonaren BRITTA byggdes 1919 av Varfs- & Rederi AB Brage i Norrköping. Ingen köpare fanns, varför varvet behöll skutan till 1924, då hon såldes till Carl Engholm i Köpenhamn. Hemort dock Svendborg. Våren 1927 köpte Johan Harry Sandberg m fl i Kalmar BRITTA. 1935 såldes skutan till Österlen, huvudredare Nils Oskar Glifberg i Skillinge. I maj 1942 köpte Sven Magnus Nilsson m fl i Påskallavik BRITTA. 1951 såldes hon till Per Sune Löfström m fl i Timmernabben och behövde inte flytta så långt. 1957 såldes ostkustskutan till Rederi AB Sigbritt i Rönnäng. Tjörnboarna döpte om nyförvarvet till BRITT I. Den 3 juli 1960 gick BRITT I på grund utanför Dagö och sjönk under något mystiska omständigheter. Hon lastade 325 tdw.

7121 ZENITHA

Tremastade bramsegelskonaren ELISABETH byggdes 1916 av E Nielsen i Marstal för E B Kromann därstädes. I april 1917 stacks ELISABETH i brand av en tysk ubåt ca 100 sjömil från Irlands kust på en resa New Brunns- wick - Cardiff med trä. Besättningen lämnade. En engelsk trälare tog skutan till irländsk hamn, där hon blev liggande förande brittisk flagg och nerbränd till vattenlinjen. I december 1919 såldes hon till Hans Nielsen m fl i Rudkjöbing och sattes i stånd. Sommaren 1924 såldes ELISABETH till A R Råwall m fl i Råå och bytte då namn till ZENITHA. Motor isattes 1931. 1946 övertog Emil Romanus Råwall huvudredarbefattningen. Den 11 juli påföljande år påseglades ZENITHA av helsingborgs- ångaren LIGUR vid Kalmar och sjönk. ZENITHA hade malm från Oxelösund till Stettin. Bärgades och iståndsattes. Skutor var eftertraktade då. Såldes 10 februari 1949 på offentlig auktion i Vallåkra till N E Thors- son m fl i Skillinge. Då hade hon en ny Bolinder från 1943. Omtacklades från skonertskepp till tremastskonare 1955. 1957 såldes ZENITHA till

J A Hermansson m fl i Stockevik, men hemorten sattes till Skärhamn. 4. Den 3 december 1959 gick ZENITHA på grundet Kungen utanför Onsala-landet och blev vrak. Hon befann sig på en resa Landskröna - Göteborg med gödning. Hon lastade 335 tdw.

6781 IDALIA

Tremastade skonaren ARGO byggdes 1904 av L J Bager i Marstal till A C Christensen m fl å samma ort. 1913 blev R K Bager huvudredare. Mellan 1917 och 1921 ägdes ARGO av A/S H J Clausen i Marstal. Via A/S Jörgen H Stegmann och A E Sörensen i Marstal respektive Svendborg såldes ARGO våren 1922 till Adolf Reinhold Råwall m fl på Råå. ARGO, som mest hade seglat på Rio Grande, omnamnades till IDALIA. Den 28 maj 1935 såldes IDALIA på offentlig auktion på Fleninge Gästis till Nils Olof Leander Persson m fl i Hällevik, Persson motoriserade skutan. 1954 såldes IDALIA till Nils Harry Carlsson (numera en av de aktivaste redarna på Listerlandet) m fl i Hällevik. 1959 vandrade skutan vidare till Ernst Molander Södergren i Hällevik. 1962 blev IDALIA ett motorfartyg med två master. Hösten 1964 lades skutan upp i Sölvesborg och under vintern brann det i inredningen. Sommaren 1965 tog man iland allt av värde. Samtidigt brann det ännu en gång i rumpan. IDALIA brändes i Hällevik den 28 augusti 1965. Det finns en annan uppgift som säger att hon brändes som majbål valborgsmässoafton 1965, men den stämmer knappast. I vilket fall som helst så finns det fortfarande spant och andra rester i Hällevik. IDALIA lastade 340 ton dw.

7829 ANN-IDA

3msk PALLESEN timrades 1900 av Chr Bom och hans timmermän i Thurö. H A Hansen å byggorten redade till 1923. Sedan tog A/S R S Hansen vid och 1925 A/S E C Hansen. Våren 1931 såldes PALLESEN på tvångsauktion till A E Hansen i Svendborg. Vidarebefordrades omedelbart till Erik Lundström m fl i Karlshamn. Skepparen Emil Pålsson i Pukavik ägde 18/20 och hemorten sattes också till Pukavik. Våren 1934 såldes PALLESEN till Hedvig Carolina Carlsson m fl på Malmön. Omdöpt till ANN-IDA. Motoriserades samtidigt. 1939 övertog Anders L Carlsson huvudredarsysslan. 1956 såldes ANN-IDA till Arne Lindblad i Malmö. Året därpå köpte Kurt Wiese i Lübeck skutan. Sen låg ANN-IDA länge i Travehamnen i Lübeck under stigande förfall. Enligt ögonvittnen sjönk hon vid Törholmsswinsels skrotfirma i Lübeck i mitten på 60-talet och kunde inte bärgas. Skutan lastade i sin krafts dagar 325 ton dw.

8274 WESTFART

Hundraelvan WESTFART byggdes 1938 i Lödöse av stål. Beställare var Olof Hansson m fl på Donsö. WESTFART sjönk av okänd anledning den 16 juli 1941 25 nautiska mil NWTW om Gotska Sandön på en resa Rutehamn - Svanö. Hon lastade 310 tdw.

7555 HEIMDAL

Tremastskonaren HEIMDAL byggdes 1920 i Thurö för A J Svendsen i Köpenhamn. 1925 övertogs hon av S Amnitzböll å samma ort. 1929 var det illa ställt för de danska skutredarna. Finansministeriet köpte HEIMDAL på en tvångsauktion. Ministeriet sålde omedelbart vidare till Hj Linus Samuelsson m fl i Lilla Edet. Skutan gjordes konkurrenskraftigare meddelst en motor. Våren 1934 övertog Johan Rudolf Samuelsson huvudredarskapet. Kungälv sattes nu som hemort. Nils Thorell m fl i Stockholm köpte skutan 1957. Tre år senare såldes HEIMDAL till Bertil Olofsson m fl i Vaxholm. 1961 blev hon MS och tvåmastad. Den 26 juni 1961 brann hon i maskin tvärs Svinbådan och släpades illa skadad in till Norra

Väster i Helsingborg. Där blev hon liggande. Sjönk i november 1962,⁵ länspumpades (!) och bogserades till Sydhamnen. Där brändes det som återstod den 5 december 1963. HEIMDAL lastade en gång 324 ton dw.

8852 ARIEL

Pukaviks gamla skeppsvarv byggde 1947 tremastskonaren ARIEL till Arthur Wingrens Rederi AB Tellus i Oskarshamn. 1954 såldes ARIEL till Rickard Wirén i Kalmar och bytte namn till LEA efter den fulaste av systrarna. I början av 1966 såldes LEA till Donald Winston II, Geology Dept, University of Montana i Missoula, Staten Montana, USA. Hemort dock Seattle. LEA höll sig dock häromkring, var ofta stationerad och liggande i Svendborg. 1973 såldes LEA till Mar Jayamina S A i Panama och bytte namn till ERAWEN. Okänt var hon håller hus nu. Lastförmåga 320 tdw.

7680 ELLEN

Skeppsbyggmästaren N P Petersen i Thurö fullföljde 1908 tremastskonarbygget ELLEN för ett sejlskibsselskab med sig själv som huvudredare. 1930 såldes ELLEN till Oscar Olsson i Skärhamn och motoriserades. 1937 bildades partrederi med Augusta Olsson som huvudredare. Walter Olofsson blev huvudredare 1954. Hösten 1964 såldes ELLEN till Carl Olle Boysen på Klåverön utanför Marstrand. En mast byttes ut vintern 1965 i Karlskrona. 1966 gick ELLEN med en dynamitlast från Otterbäcken till Callao i Peru. I september det året gick hon från Callao till Buenaventura i Colombia och vidare till Karibien. 1967 såldes hon i Tampa, Florida. Vintern 1967 kom hon till San Pedro i Californien, där hon sjönk och snabbt bärgades. 1968 ägdes ELLEN av T Whurlywho i Los Angeles. 1970 övergick hon till staden Los Angeles och efter det året vet man inte mycket. ELLEN deltog i en filminspelning 1970. Hon lastade en gång 320 ton dw.

9031 EOLUS

Den här skutan byggdes 1948 i Pukavik, ett varv som numera är spårlöst försvunnet, för Rederi AB Tellus i Oskarshamn. 1953 såldes tremastskonaren till Charles E Persson i Göteborg. Våren 1962 sålde Perssons dödsbo skutan till Allan Pettersson m fl i Nordvik på Tjörn. Hösten 1965 såldes EOLUS, som varit tvåmastad MS sedan 1958, till Jörgen Roed i Svendborg. I september 1969 såldes EOLUS till Australien och togs till Ramsgate för att riggas om till barkentinen BLACK OPAL. 1970 ägs hon av Eolus Shipping Co SA i Panama och heter åter EOLUS. Hon hade inte varit ute, när hon 1973 såldes till Fundershire Ltd i Portsmouth. 1974 gav hon sig ut på en världsomsegling via Karibien till Australien och hamnade så småningom i Singapore. Där tog rederiet resurser slut och besättningen sändes hem. Möjligen ligger EOLUS kvar i Singapore. Lastade 320 tdw.

7379 GEFION

Denna tremastare byggdes 1899 av J Ring Andersen i Svendborg för C V Petersen å samma ort. 1910 såldes GEFION till J L Rasumssen i Thurö, med hemort Svendborg. 1914 blev J C Pedersen huvudredare. 1924 inköptes GEFION av R S Hansen i Thurö. Sommaren 1927 förvärvades den granna skutan av August Carlsson m fl på Donsö. Motor isattes 1932. Sigfrid N Niklasson tillträdde som boss 1943 och fattade beslut om inköp av ny motor 1945. Samma år köptes skutan av Karl Johan Berntsson m fl i Nordvik. 1960 såldes GEFION till V Rasmussen i Köpenhamn. Denne man satte GEFION under Libanons flagg, med hemort troligen i Beyruth. Något år

senare infördes GEFION till Korsör efter ett haveri. Masterna hade gått i sjön. Sedermera hamnade skrovet i Thurö, där det fylldes över 1968. Man hade då sågat sönder det stora träskrovet. GEFION lastade 320 tdw.

Fortsättning i kommande nummer.

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

MARITIM AUKTION bevistad av Donald MacFie

Sommartid med auktioner i Bohuslän lockar alltid en båtolog att göra fynd bland en och annan nautisk pryl. Det var med högt ställda förväntningar jag reste till en auktion i Stora Höga i slutet av juni efter att ha läst de många påkostade anonnserna i dagspressen. Under tecknarna kallade sig Maritim Dekor.

Mängder av fina prylar fanns att besåda. Allt från fallrep till nakterhus. Fartygstavlor, flaskskepp, ventiler till Svensk Fyrlista var andra objekt. Jag beräknade antalet rop till 250. Tyvärr fanns det insmuget en del nytillverkade saker bland blankputsad mässing. Jag har inte mycket till övers för masstillverkade flaskskepp med vid hals, fartygsmodell i plast eller nya belysningsarmaturer.

Som helhet måste jag medge att det fanns många intressanta saker att se och drömma om.

På utsatt tid kom auktionerandet igång och ganska snart stod det klart, att man inte tänkt sig bli av med allt, utan hade minimipriser på det allra mesta och man kamouflerade detta genom att kalla det för inlämnade bud. Det hettade till efter någon timme, när publiken bjöd en aning trögt på en pryl och kassasekreteraren helt frankt meddelade, att så billigt fick inte ett kuriosaföremål säljas. På något sätt tyckte jag sortimentet var samma som hos Carlsvik Shipping och även prisklassen.

Nautica från KORSHOLM, BALDER och AGGÖ fanns det gott om, liksom från GUSTAF V. Något sade mig att dessa prylar lämnade kaj i Ystad.

Så något om priser och minimipriser:

Två namnbräddor gick under klubban, nämligen fiskefartyget HAVSGLIMT med finska flaggor och hemort i Finland. Pris 925 kr trots ganska dåligt skick. Köparen skulle återställa den i ursprungligt skick. Namnet Öckerö gick fortfarande att läsa under den finska orten. En av våra medlemmar köpte fö den andra namnbräddan. FLOURISH, en gång hemmahörande i Bleket, gick för 300 kr.

Av marinmålningarna hann jag följa en som föreställde barken PRESIDENT. Den gick för 175 kr och en annan okänd seglare för 400 kr. Ett par gamla lanternor av gammal hög typ med s k skorsten i koppar blev osålda beroende på utropspriset 700 kr/st. De hade funnits ombord i DROTEN. En annan kopparlanterna av lägre typ ville man ha 600 kr för och även denna blev osåld.

Ett par korta talrör i mässing ca 50 cm med vissla gick för 40 kr medan ett något längre utan vissla gick för 105 kr. En mycket trevlig emalj-

skylt med "fram och back och stopp" helt oanvänd betingade ett pris på 110 kr. En vacker och synnerligen tung mässingsskylt med texten LINDHOLMENS VARV 1910 i storleken ca 25 ggr 40 cm fick ligga kvar eftersom ingen ville gå med på 2000 kr. Däremot såldes en betydligt yngre metallskylt från Bergs Varv, Hälsö för 230 kr.

Det mesta var i mitt tycke hutlöst dyrt, men den relativt stora skeppsmässingsklocka (utan fartygsnamn) som gick för 200 kr tyckte jag gick billigt.

Det var inte mycket utländskt material på denna auktion. Nämnas kan en liten maskintelegraf, som funnits ombord i ett danskt örlogsfartyg men som så många gånger under denna auktion fick objektet ligga kvar.

Här följer ett axplock bland alla objekten: Rosenventil 80 kr, lodlina 60 kr, ny liten mistlur 210 kr, välgjord fartygsmodell 2000 kr, flaskskepp (nya) 125 kr och uppåt, telegrafnyckel 90 kr, träblock 60-100 kr, liten mässingspropeller 180 kr, logg med lina 260 kr, en mässingsbehållare ca 3 kg till att ta upp oljeprover ur tankar 325 kr.

Auktionen fick alltmer något av en vanlig försäljning över sig. Auktionsutroparen var seg i slaget och draog ut onödigt länge i tid vid varje objekt. Den från början förväntansfulla publiken blev alltmer modfälld ju längre tiden led och själv orkade jag inte stanna tiden ut.

o---o---o

NAVIGARE NECESSE... av Gunn på Tjörn

Mellersta Bohuskustens äldsta och mest kända sjömärke är det höga berget på St Brattön. Av sjöfolk kallades berget för "Blån", en annan benämning är "Blåkullen". Brattön omnämnes redan från 1500-talet i sjöböcker och sjökort som "Britto" eller "Britto fort". Men denna kuststäcka har en mörk kust utan fyrlyjus. Utanför i havsbandet ligger Paternosterskären, ett område känt som en stor skeppskyrkogård från urminnes tider.

Det är naturligt att man ganska tidigt började diskutera möjligheten att minska riskerna för de sjöfarande genom att bygga en fyr. Önskemålen framfördes till regeringen, men avvisades som omöjliga att realisera. I motiveringen till avslaget år 1724 heter det att skäret, på vilket fyren skulle stå, var så litet att inte ens den, som anställdes för att sköta fyrningen kunde på där.

I ett kungligt brev från 1762 anbefalldes dock om skyndsamt uppförande av en lämplig båk bland Paternosterskären. Av detta blev emellertid ingenting, då det 1764 meddelades att båkbygget skulle anstå tills dess bättre priser på material kunde uppnås. Tre förslag fanns till denna fyrbåk. Samtliga förslag gick ut på att bygga ett kraftigt stentorn med en öppen järngryta för koleldning, eller en lanterin med oljelykta. Men kostnaderna ansågs bli för höga att med dåtidens resurser bygga ett fyrtorn på Hamneskär. Ärendet överlämnades till lotsdirektionen och dess yttrande gick i avstyrkande ordalag, varefter regeringen betraktade frågan som bordlagd.

År 1788 framförde lotsdirektören förslag om att tända ett fyrlyjus på

Carlstens fästningstorn. Samtidigt lade denne fram förslag att på Paternoster sätta upp en stång eller spira försedd med en tunna i toppen. Hur det blev med stången på Paternoster har jag inte funnit, men från Carlstens fästning lyste fyrlyuset.

Kraven på en fyr ute på Paternosterskären togs upp igen när Nils Gustaf von Heidenstam hade fått hand om fyrväsendet. Denne hade konstruerat de fackverksbyggda järntornen. Och den i ett par århundranden omdiskuterade fyrbyggnaden kom till stånd. Sommaren 1867 började man bygga på Hamneskär och den i november 1868 tändes fyren.

Den nu över hundra år gamla fyren har tjänat ut och en ny kasunfyr är under byggnad.

Tjörns kulturnämnd är initiativtagare till att försöka bevara den gamla fyren på Hamneskär. En gång var den för dyr att bygga - hoppas den inte blir för dyr att bevara.

o---O---o

VÄSTKUSTVARV av Edmond Bäck Malmön-Göteborg

Under krigsåren för sista kriget bildades "Föreningen Sveriges Mindre Varv" som bl a tog upp beställningar från utlandet och fördelade dessa på de anslutna varven i föreningen. Framförallt var det Island som genom sina beställningar år 1944 o ff utgjorde huvudbeställaren, men även Ryssland kom år 1951 med en del sådana. Vid min undersökning av båtar byggda vid Djupviks Varv, som kommer i nästa nummer, hittades en förteckning över fartyg byggda på föreningens varv under åren 1942-1952 som kan vara av intresse för oss båtologer. Listan är daterad denn 7 november 1952 och upptar alla anslutna västkustvarv:

F Ö R T E C K N I N G

över av till Föreningen Sveriges Mindre Varv anslutna västkustvarv under åren 1942-52 nybyggda fiske- och andra fartyg.

J W Bergs Varv & Mek Verkstad AB, Hälsö

Bohus-Björkö:	EXIDE, GULLFORS, LAGAFORS, ÄLVSBORG
Bua:	ALMY, FALKEN
Donsö:	BERTHA
Dyrön:	VÄSTKLINT, ZARON
Fotö:	EJDERN, RANSY (1), RANSY (2), RIMMON, TITANIA (1), TITANIA (2)
Gravarne:	HÄLLÖ
Göteborg:	ANNA-BIRGIT, ANNA-SIRI
Hälsö:	SIDNEY, TUNIS, ZAIMA, ÄLING
Hönön:	BETTY, GLIMMAREN, SANTOS, SILVERÖN, SVANIC
Knippla:	RENLAND, VALAND
Klädesholmen:	SVANESUND
Vrångö:	ZIVA
Rörö:	VÄSTERVÅG
Åstol:	TUDOR
Öckerö:	CLINTON, INGUN, NORDÖ, SAIGON, TIMOR
Önnered:	GANTHI
För Island:	4 st 78 och 1 st 80 tons fiskebåt
För Färöarna:	1 st 75 tons fiskebåt
För Sverige:	1 st 58 fot lång oljetankbåt

Djupviks Bårvarv, Bröderna Johansson, Djupvik

Fisketången: GUNNAREN (1), GUNNAREN (2), VENÖ
 Gravarne: MARION, SAIBON
 Göteborg: ANNA-GRETA, DVÄRGEN, SCOUTEN, SOFIE L.
 Hasselösund: ATLANTIC
 Hönön: IAN
 Klädesholmen: NORDSJÖ
 Koster: MARINO
 Rönnäng: VÄSTANVÅG
 Seläter: ZELAND
 Ströstad: CEYDON
 Tjörnekalv: FALKLAND
 Åstol: ALPHA, CAPRICE, PATER NOSTER, SILVERFORS, SILVERVÅG
 Öckerö: HERMON
 För Island: 1 st 50 och 4 st 78 tons fiskebåtar
 För Ryssland: 3 st 75 tons fiskebåtar
 För Polen: 1 st livräddningskryssare
 För Sverige: 2 st **lotsbåtar**
 Gasningsjakten SEFYR för Kungl Lotsverket
 6 st motorslupar för Kungl Marinförvaltningen
 Motorminsveparen TJÖRN för Kungl Marinförvaltningen
 1 st torpedtransportbåt för Centrala Torpedverkstaden

Donsö Varv, Slip & Mek Verkstad, Donsö (etabl under senare år)

Donsö: ÅSA
 Hönön: INGER

AB Gustafsson & Söners Skeppsvarv, Landskrona

Donsö: ALBATROSS
 Fotö: RIMMON, SVEAFORS, VIKINGEN
 Hönön: JUNO, KANDIA, RYVINGEN
 Knippla: FANÖ
 Styrso: PATRICIA, VIKINGEN II
 Åstol: ODDAREN, SILVERVÅG, SYDFORS
 Öckerö: NIPPON
 För Island: 1 st 50 tons fiskebåt
 För Färöarna: 1 st 75 tons fiskebåt
 För Ryssland: 2 st 75 tons fiskebåt

AB Halmstad Varv, Halmstad

Bohus-Björkö: BJÖRKÖLAND
 Fiskebäck: DYNING
 Halmstad: ANITA
 Hönön: MARIANA, ROXY
 Smögen: CLIPTON
 För Island: 1 st 50 tons fiskebåt
 För Ryssland: 2 st 75 tons fiskebåtar

AB Holms Skeppsvarv, Råå

Fotö: DOVER, SIDON (1), SIDON (2)
 Gravarne: NYLAND
 Göteborg: FORTUNA
 Rönnäng: CARLSTEN
 Styrso: VESTLAND
 Öckerö: SKANTIC, TIMOR

För Island: 3 st 78 tons fiskebåtar
För Ryssland: 2 st 75 tons fiskebåtar
För Sverige: 3-mastskon ELLA, Skövde
motorgaleasen KVARTSITA, Höganäs

10.

Hälleviksstrands Slip & Varv, Hälleviksstrand

Dyrön: GULLSKÄR
Fiskebäck: VINGALAND
Fotö: CEYLON, SLÄNDAN, VÄSTFJORD (1), VÄSTFJORD (2)
Gravarne: BETTY
Hönön: BOREN, SANTOS, THALLONA (1), THALLONA (2), ÖLAND
Klädesholmen: NORDVÅG
Mollösund: ZENITH
Styrsö: LIBERTY
Åstol: ALBATROSS, NORDANLAND, MIDWAY, SUNNANLAND, VÄSTERLAND
Öckerö: LIBANON
För Island: 2 st 50 tons och 2 st 78 tons fiskebåtar
För Ryssland: 1 st 75 tons fiskebåt

Knippla Skeppsvarv, Sigward Carlsson & Co, Källö-Knipplan

Bohus-Björkö: BJÖRKÖLAND, SILJAN
Dyrön: SVANHILD
Fiskebäck: WOYLAND
Gravarne: GLIMMAREN, KLIPPAREN
Hasselösund: NOLSÖ
Knippla: CAPAREN, NORDHAVET, YVONNE, VEJLER
Rörö: VÄSTANFORS
Vrångö: HJÄLMAREN
Öckerö: CRESCENT, MÄLAREN
Önnered: ROXEN
För Island: 3 st 50 tons fiskebåtar
För Ryssland: 2 st 75 tons fiskebåtar
För Sverige: 1 st permitentbåt för Kungl Marinförvaltningen
1 st 50 fot lång oljetankbåt

V T Löfbergs Slip & Båtvarv, Rönnäng (etbl under senare år)

Dyrön: VÄSTANFLÄKT
Gravarne: SPERO
Grundsund: SKOGLAND
Hönön: KENNEDY
Klädesholmen: SANDÖ
Tjörnekalv: SONGVÅR
Åstol: KERMITH, RIMFORS, SAGOLAND
För Ryssland: 3 st 75 fots fiskebåtar

Bröderna Olsson & Co Båtvarv, Skredsvik

Donsö: RÄTTVIK, TISNAREN, ÄLVFORS
Dyrön: GLITTVÅG
Fisketången: RAMONA, REMNAREN
Fotö: SVANFORS
Gravarne: GLIMMAREN, GRASSY, HERRING, LYON, RUNÖ, YMER
Göteborg: CHRISTINE L., PYSEN
Hunnebostrand: ELVAN
Högen: MODE
Hönön: BRITTON, DIANA, WESTERÖ, REX
Klädesholmen: LIPTON

Knippla: SVANÖ
 Rönnäng: NYLAND
 Smögen: EXPO, LISEA, ÄRAN
 Styrso: VERONA
 Sydkoster: MARINO
 Vrångö: VASAREN
 Åstol: MARITANA, VÄSTANVÅG
 Öckerö: NIMROD
 För Island: 6 st 78 tons och 2 st 80 tons fiskebåtar
 För Ryssland: 5 st 75 tons fiskebåtar
 För Sverige: 4 st motorslupar för Kungl Marinförvaltningen
 Motorminsveparen ORUST för Kungl Marinförvaltningen
 1 st torpedtransportbåt för Centrala Torpedverkstaden

P Peterssons Skeppsvarv, Hälsö

Asperö: BÖLJAN
 Fiskebäck: ROXEN
 Fotö: BÖLJAREN, CAPRONY, DANAFORS, VÄSTERVIK
 Gravarne: YMER
 Hasselösund: HALLAREN
 Hälsö: WAILETT, SVEALAND
 Hönön: CARLA, GOTLAND, NYLAND, SARON, SVANLAND, SANTOY,
 SVEABORG
 Knippla: LISTER
 Styrso: MUNKTELL, SANDVIK
 Öckerö: MAINA, POLARÖ, VÄSTERLED
 Åstol: TISTELÖN
 För Island: 1 st 50 tons och 2 st 78 tons fiskebåtar

Ringens Båtvarv, Marstrand

Bohus-Björkö: KENTY
 Dyrön: MÄLARÖ
 Fiskebäck: KUNGSÖ
 Fisketången: RINGÖ
 Fotö: FOTÖSUND
 Gravarne: GRASSY, MAJLAND, PENTLAND
 Grundsund: SKOGLAND
 Hönön: SVALAN
 Knippla: CAPAREN
 Åstol: BOHUSLÅN, BRATTVÅG, MODERLAND, OCEAN
 Öckerö: MIDLAND, VINGAREN
 För Island: 2 st 50 tons och 1 st 78 tons fiskebåtar
 För Sverige: 1 st lotsbåt

AB Sverre, Göteborg

Göteborg: ANGLIA, EMANUEL
 För Afrika: 1 st 60 tons fiskebåt
 För Colombia: 3 st 70 tons fiskebåtar
 För Island: 2 st 50 tons och 2 st 78 tons fiskebåtar
 För Sverige: 1 st minsvepare till Kungl Marinförvaltningen
 För Tyskland: 1 st fiskebåt ca 50 tons

Öckerö Båtvarv, K G Svenningsson, Öckerö (etabl under senare år)

Bohus-Björkö: SVEABORG
 Donsö: KRISTINA

Bua: ALMY
Fiskebäck: WOLLMA
Hönön: VÄSTFART
Rörö: THEMIS
Öckerö: GÖTALAND, LISEA, MIRIAM
För Färöarna: 1 st 75 tons fiskebåt

12.

Göteborg den 7 november 1952

o---o---o

SOMMARENS KUCKELIKU av Jalle

Troligen har åtminstone några stycken Båtologer erfarit att i den goda sjö- och stapelstaden Kalmar, som även står med ett Sjöfartsmuseum, tycks inte detta vara för allmänt beskådande, åtminstone under den årstid då de flesta sådana inrättningar brukar räkna in sina största besökskaror. Döm om min, jämte flera andras förvåning, när man stegat upp för trappan för ett besök, dörren låst, inget svar på ringsignal eller ljud inifrån lokalerna om någons närvaro. -- Efter studium under brevinkastet upptäcktes ett obetydligt maskinskrivet anslag att: MUSEET STÅNGT TILLS VIDARE PÅ GRUND AV PERSONALBRIST. Intresset att sprida detta anslag torde ha varit lika med noll, då vederbörande inte satt upp anslaget vid entrén där öppettiderna finns anslagna. --Bättring påkallas framledes, vad gör kalmartraktens Båtologer???

SOMMARENS SOLSKENSHISTORIA av Jalle

Andra tongångar på tillmötesgående råder mot museibesökare i Bergkvara, där man sedan ett par år har ett litet museum, som är mycket sevärt, särskilt för de Båtologer som har segelepoken som främsta hobby. Vid vårt besök därstädes visade det sig att ordinarie öppettider var lör- och söndagar, men inhämtade upplysningar gav tips om vart man kunde vända sig och göra förfrågan, om det gick att göra avsteg från ordinarie öppettider. Det stötte inte på några svårigheter. Föreståndaren ställde upp omgående. Att vi var mer än nöjda intygas villigt. Heder åt Malte Åstedt för sitt tillmötesgående och för sina kunskaper om ortens forna betydelse inom sjöfarten som han villigt meddelade oss. Båtologer, glöm inte bort Bergkvara-museet, när vägen går efter ostkusten.

RADIONS RIKSROND KAN VARA INTRESSANT av Jalle

I riksronden om aktuella och smålustiga saker kom den 17 augusti en passus, som väckte intresse hos en båtolog, nämligen att ångfartyget FREJA, vilket förliste den 23 juli 1896 återfunnits efter en 80-årig vistelse på Mellan-Frykens botten.

Många fruktlösa försök har gjorts under årens lopp att återfinna fartyget, då det var bekant att fartyget försvann ett par hundra meter från Bössvikens brygga, men alltid negativt resultat.

Söndagen den 15 augusti voro medlemmar i Karlstads Dykarklubb, som

bland annat ägnat sig åt att söka lösa mysteriet med den försvunna ångaren, sysselsatta med efterforskningar och i utrustningen ingick bl a en protomagnetometer som gav utslag om metallföremål och det befanns vara den sökta ångaren, som låg på ca 50 meters djup. De två dykarna I Hellman och B Eklund planerade att efterföljande veckoslut göra ytterligare besök vid vraket, vilket utmärktes med en boj, men fick inställas på grund av alltför stor trafik på platsen.

Om bärgning kommer att ske är för närvarande ovisst, dels beroende på den rättmätige ägarens ekonomiska anspråk och dels om medel kan anskaffas för projektets genomförande.

Fartyget var byggt i Motala 1869 enligt beställning av Ångbåtsbolaget Kalmarsund, Kalmar och hade namnet KALMARSUND 3. Några exakta måttuppgifter finnes inte, men antydningar finnes att det skulle vara något mindre än systemen KALMARSUND 2, som hade dim 85 x 16 x 5,5 fot. I 1871 års skeppslista anges tontalet till 3 nyläster med ett djupgående akter av 5 fot. 1881 års lista uppger 18 ton. År 1886-87 inköptes fartyget av N V Persson, Västra Lysvik för trafik på Frykensjöarna och ändrade namnet till FREJA, som fortgick till den ödesdigra dagen då det hastigt kantrade och sjönk. Ännu en av Kalmarsundsbolagets förstlingar kom till Frykensjöarna. Det var KALMARSUND I, som fick namnet VICTORIA, men hon är fortfarande "still going strong" numera under namnet ANE av Haparanda (detta fartyg besökte Göteborg så sent som den 15 september 1976. Red anm)

o---O---o

ANNONS

Till salu

Boken om blockadbrytartrafiken samt del 2
"Det hände i väst"

säljes av Terje Fredh, Skansvägen 25, 453 00 LYSEKIL
tel 0523-10421

o---O---o

ARTUR LARSSON BERÄTTAR för Gunn på Tjörn

Arturs berättarkonst - där minnen och miljöer från en mansålder i skutor får ett särskilt liv - torde kunna räcka till för åtskilliga medlemsblad. En vätterskuta bland de många har fäst sig på Arturs näthinna alldeles speciellt. Det är RICKTOR från Rödesund. I skeppslistan uppges att hon är byggd okänt år men enligt uppgifter i Harge Bruks arkiv skulle byggåret vara 1843.

Första minnet av RICKTOR är från en tidig morgon strax efter gryninge n. Artur var den gången som tioåring med sin far ute på Vättern och drog garn. På Vättern benämnes vinden "danola" och "nattsunna". Nattsunnan var svag sydlig vind som stod till fram i gryningen då vinden stillnade ut. "Danolan" var lite friskare och kom fram på eftermiddagen. Skutorna, som seglade på Jönköping, utnyttjade den vinden.

I en nattsunna kom RICKTOR drivande ovan nämnda morgontimma. Hon erbjöd en ståtlig syn. En högt riggad slup med lite fülle i seglen. RICKTORS skeppare var Kalle Jonsson, en hedersman av den gamla sorten och mycket fin sjöman. Han brukade dock allmänt kallas för "Brevika-prästen" på grund av sitt uttryckssätt, vilket var av den sorten som vanligt folk brukar förstå bäst.

Arturs far och Kalle var goda vänner. Seglatsen gick inte fort så far och son blev inbjudna ombord på morgonkaffe och pratstund. Att det blev en för tioåringen oföreglömlig stud kan man lätt förstå.

Vid den nordliga oktoberstormen år 1921 låg RICKTOR för ankar på redde i Hemmahamnen Brevik, som är en vik mellan Karlsborg och Hjo. Hon hade last av kubb med hög däckslast. Skeppare Kalle var i sitt hem för att hjälpa till med julslakten. Stormen kom mycket hastigt med pålandsvind. Skeppare Kalle fick hjälp av sina båda söner som gick med ombord. Skutan låg för ett ankare varför det andra också stacks ut. Ombord på RICKTOR bidade man sedan tiden an till fram emot midnatt då stormen tilltog i styrka, varvid kakelugnen lossnade och satte så hårt i sjön att klyvarbommen höll på att ta under ankarkättingarna. Något måste göras. De tre männen beslöt att försöka segla sig klara. Storseglet sattes och klyvarn gjordes klar. När det var gjort vaktade de på ankarkättingarna till det ögonblick där blev slack på kättingarna varvid skrovet fick styrfart samtidigt som seglen fyllades, varpå man stack ifrån sig ankarna resonerade man som så, att det gjorde det samma om de blev vrak för segel eller för ankare.

Emellertid gick hon klar reven och så länge stod seglen, men stormen ökade i styrka och därtill kom en snöby. Storseglet blåste ur liket och klyvarn gick samma väg (skutan hade stående gaffel). Toppseglet skotades därefter ut, men också det blåste ur. För tom rigg, med hög däckslast försökte man således länsa undan med RICKTOR. Inga ankare, inga segel och orkanartad höststorm med snö.

Hade ankarna funnits kvar hade hon möjligen gått i lä under Visingsö och ankrat upp. Att nå Jönköpings hamn var för de ombordvarande lika omöjligt som att nå himelens stjärnor. Risker måste tagas och risker togs. RICKTOR länsade för den tomma riggen i mörker och tilltagande snöstorm. Skeppare Kalle kände sin kust och beslöt söka på Hjo som hade delvis lä. Och klarade sig in gjorde skutan, med gott sjömanskap förenat med tur och utomordentlig skicklighet, fast riktigt hur kommer aldrig att kunna förklaras. I hamninloppet såg de emellertid att hamnen var fullpackad med vinddrivna skutor. Återigen fattade Kalle ett snabbt och klokt beslut i det han föll av och satte sin skuta på en lerbank.

Med RICKTOR hade man gjort det nästan omöjliga möjligt. Man lyckades klara henne. Efter ett dygn lossades däckslasten och RICKTOR flöt igen. Händelsen betraktades den gången av gammalt sjöfolk som en bragd.

Ett par år senare, 1923, fick skutan en 20 hkr hjälpmaskin inmonterad. RICKTOR blev omriggad till galeas så sent som 1935, då en omfattande reparation gjordes vid Sjötorps Varv. Hon fick då också ny maskin vars styrka ökades till 40 hkr.

Kalle Jonsson seglade henne fortfarande på 1930-talet, då till sammans med sina söner. Hon gick mestadels med kubblaster från norra Vättern till Jönköping. Man lastade ena dagen, seglade med natten, varefter

lossning följde nästa dag i Jönköping - och påföljande natt i sjön igen. Det var ett hårt och slitsamt liv emedan allt arbete fick göras för hand av besättningen. I slutet av 30-talet hade RICKTOR last av virke till Göteborg. Skeppare Kalle hade känt sig dålig en tid. Efter avslutad lossning gick han till doktorn. Vad denne sade vet ingen, men Kalle fick besked om att sluta sin sjömansbana och resa hem. Skutan överlämnades i sönerns vård och den gamle sjöbjörnen packade sin sjösäck. Till sist tog han avsked av sin skuta genom att klappa henne på bogen med orden "Du har försörjt mig i hela mitt liv RICKTOR - nu hoppas jag Du försörjer mina söner också".

Någon månad senare hämtades Kalle Jonsson av den vita skonaren som seglade honom till lugnare vatten. Men hans minne lever ännu kring Vättern.

o---O---o

STILL GOING STRONG av Krister Bång

Patron Petter Larsson i Lödöse byggde år 1909 en kanalångare för den kände skeppsredaren Hugo Silvén i Säffle. Ångaren fick namnet ARGO, ett namn som hon förtfarande bär. Förutom i Vänerfartyg gjorde fartyget även resor i Östersjön.

En uppmärksam resor gjorde ARGO i december 1915. Då hon var på en resa Köpenhamn - Rauma uppbringades hon den 20 december av tyska torpedbåtar. Man satte prismanskap ombord och förde den lilla ångaren under tysk flagg till Swinezünde. Hon frigavs dock och kunde försenad fortsätta sin seglats.

År 1921 inköptes fartyget av Dan Broström för räkning AB Svenska Ostasiatiska Kompaniet och blev väl med detta vad vi idag kallar feederfartyg. Redan år 1923 övergick dock äganderätten till Ångfartygs AB Göta Kanal i Göteborg och ARGO kom i kanalfart.

I början av 50-talet var det attraktivt att bygga om kanalångare till motorfartyg och denna väg drabbade även ARGO. Som första fartyg för sitt rederi byggdes hon fullständigt om vid Bohus Varv 1951. Den gamla ångmaskinen byttes mot en motor av Bolinder Munktells fabrikat typ W A 40 M 21 och hela inredningen förnyades. Den öppna kommandobryggan byggdes in och skorstenen förkortades. Arbetet tog över sju månader.

I maj 1952 såldes ARGO till Anders, som blev huvudredare, Knut, Gunnar, Hjalmar, Karl Gunnar och Gustaf Simonsson samtliga Skärhamn och Anders Andersson i Rönnäng. Dessa herrar betalade 170.000 för den nygamla damen och byggde om henne till tankfartyg.

Delar i fartyget har sedan sålts. I december 1952 blev Anders Andersson ny huvudredare och 1954 köpte A R Simonsson en del för 37143 kr och blev då huvudredare. I september 1963 ombildades partrederiet på nytt. För 128.666 kr blev nu Karl Gunnar Simonsson i Göteborg och Rune Gunvald Simonsson i Skärhamn rättmätiga ägare till tankfartyget. Hemorten förblev dock Skärhamn.

Och nu meddelas det att fartyget sålts för 337.500 kr till Mats Wallinder uti Docksta uti Norrland uti Sverige. Good luck!

o---O---o

SJÖFARTEN I STRÖMSTAD SOMMAREN 1976 av Donald MacFie

Strömstad har ännu inte blivit någon stor sjöfartsstad trots plattformsbbygget, men aktiviteten har varit högre än normalt vid utbogseringen och den närmaste tiden därefter då ju anläggningen började demonteras. Passagerartrafiken har emellertid varit hög och ett pris-krig bröt ut i kampen om resenärer över gränsen i början av sommaren. SILVERPILEN tillämpade priset 20:- kr t/r från Strömstad, men bara 10:- norska kr t/r från Fredrikstad. Detta för att hålla konkurrenterna AKERÖ, KALMARIN och HANKÖ stången.

En upprustning av norra hamnen har avslutats under sommaren. Arbetet som tagit $1\frac{1}{2}$ år har kostat dryga miljonen. Ångbåtskajen där kustångarna förr i tiden lagt till har förstärkts och Kungstrappan har reserverats för öbor på tillfälligt besök i centralorten. Hamnbassängen har muddrats upp och fått ett djup av 3,5 meter.

Räkans dag firades i år för trettonde året och som vanligt defilerade räktrålare. Det tycks dock bli färre trålare för varje år och det uttrycktes farhågor om det skulle vara lönt i framtiden att ordna defilerings.

I mitten av juli besöktes Strömstad av ELIDA och en mängd människor mötte upp utanför restaurant Skagerack. Där kan förresten älskare av gamla ångbåtar njuta av en del detaljer från gamla ångaren GÖTEBORG, som fått bli inredning i deras s.k Strandbar. I en lång artikel berättas om episoder i samband med hennes trafik längs kusten.

Badbåten BIRGIT, som gått Furuholms-turen i 30 år, firade dubbeljubileum, eftersom hon byggdes 1926 på Djupviks Varv. Från början byggdes hon för att frakta drickabackar i Göteborgs Skärgård. Hon låg upplagd under kriget och i början av 50-talet flyttades styrhytten föröver. Hon håller på att slita på sin fjärde maskin.

Onsdagen den 28 juli var det dags för SEA SYMPHONY att lämna uppläggningsbojarna utanför Strömstad. Man kan säga att det var för att gå ut på en försenad jungfrutur. Den 4 augusti hade jag nöjet att se SEA SCAPE ge sig iväg assisterad av bogserbåtarna PER och ERLAND. Dessa två hann göra ett kort besök vid kaj i Strömstad.

Som avslutning följer här en annons ur STNB passande för person som är intresserad av att plåta stortonnage på nära håll:

"BÅTFÖRARE önskas för persontrafik enligt turlista mellan Lunnevik och Saléntankers, Singlefjorden fr o m 1 augusti 1976. För närmare upplysningar v g kontakta 0523-14060."

o---O---o

SOMMAREN I LYSEKIL av Terje Fredh

Sommaren i Lysekil innebär en invasion av plastbåtar. Båtar som går båtologen ganska spårlöst förbi. Men bland plastarmadan så finns det dock lite annat för den som håller ögonen öppna.

STRÖMÅKAREN har nere på Västkusten fägnat ögonen under en stor del av sommaren med Eilert Bäck i Upplands-Bälinge som ägare och skeppare.

Efter att ha varit vattenbåt i Stockholm har inredningen där vattentankarna stod blivit komfortabel salong. En ny styrhytt skall komma lovar Eilert.

SAGA av Stockholm verkade vara en gammal båt av trä som byggts om på ett utsökt sätt. Tyvärr hann jag inte ombord för att tala med ägarna. Snygg var också RICKTOR som kom i juli utan namn, men som jag i avsaknaden av namn kallar RICKTOR-Harge. En av Sveriges äldsta båtar som bytt ägare flera gånger under de senaste åren. En restaurering är på gång och den såg hygglig ut. Kom närmast från Strömstad.

Ss ORION (Sjöfartsverkets) har med sin ångmaskin tassat tyst och för-synt in i hamnen för att stundtals vara logementsfartyg för fyrbyggare. En bogserbåt med Husum i aktern ville också ha uppmärksamhet. KRONÖ hette hon och drog hit ett halvfabrikat av en fyr.

ADRIANE (f d SAN ANTONIO från Hovenäset) kom med full segelprakt och såg pampig ut. WESTFJORD, en annan motorseglare som nu fått en mast, har varit här med biologer.

Brofjorden är däremot ett dystert kapitel för den skeppsintresserade. Två större svenska båtar är notabla, JARL MALMROS och FUJISAN. Äldsta båten hittills var TEXACO KENTUCKY som var ett ombygge från 40-talet. Någon gång i höst skall OKs första supertanker OKEANOS komma direkt från varv via Persiska Viken med oljelast.

ELIDA, missions skeppet, dyker upp lite var stans och ett vackert träbygge DAGMAR AF RÅÅ beskådades i Sotenkanalen.

SOTEN seglar sin 108 sommar i havet denna gång i första hand med turister genom Malö strömmar.

o---0---o

GAMLA TIDNINGAR BERÄTTAR af Edmond Bäck, Malmön-Göteborg

GHT november 1861

Lysekil 17.11 (korr): "Natten mellan 14-15 rasade en orkanliknande storm, som fortfor hela dagen den 15. Fyra stycken båtar som lågo förtöjda i Norra Hamnen vid Rosvik, drefvo i land och blefvo illa skadade, och på 2ne andra måste masterna kapas. Jakterna RICHARD, PILEN och FINNEVED från Styrsö Skärgård, hvilka vid Malmöns Stenhuggeri skulle lasta sten till Köpenhamn, kunde räddas från strandning genom att kapa masterna".

GHT november 1863

Dödsdygnet kallas dygnet 30-31 oktober 1863 då 136 fartyg strandade längs kusten, 102 segelslitna fartyg sökte nödhamn och bland dessa 37 i Lysekil. Från fiskelägena rapporterades om att fiske- och fraktbåtar kastadts upp på land. Det hade inte varit så svåt storm sedan 1824.

Lysekil 27 augusti (red korr): "s d kl 1 fm inkom till Tryggö amerikanske skonaren BLUE BIRD, Toye, hemma i Nova Scotia, från Riga till Boston med hampa. Kaptenen ankrade utanför Tryggö i hög sjö, men måste för att rädda fartyget strax derefter kapa masterna och riggar från bord. Besättningen räddad. När godt väder inträffa är troligt att fartyget kan föras i säker hamn och undersökas; lasten får troligen lossas..."

GHT 12 augusti 1892

(i lördags):...om en större jakt förd af skepparen Ludvig Risp från Resö, båten slog runt utanför Soten och blev liggande med kölen upp. Den 19-åriga brodern Martin Risp drunknade. Skepparen kunde ta sig upp på kölen och satt där i mer än en timma tills det kom en båt från land. Iland fick han låna en yxa och rodde ut till vraket. Han tog sig upp på kölen och med yxan slog han hål i botten på jakten och den vägen fick ut hustru och barn...

GHT 3 november 1899

(i torsdags):..."en vajer brast och jakten BALDER från Kornö drev in bland skären med sillast vid Klädesholmen. Skepparen som var en äldre man, Carl Engelbrektsson, omkom. De två andra klarade sig..."

o---o---o

REGISTERNUMMER redaktör Krister Bång

Vid närmare studium av förra listan upptäcktes ett och annat reg-nr som kunde vara av mer intresse. Jag tänker först på 7019 SYDLAND. Det kan vara värt att påpeka att det var det andra reg-numret det fartyget hade. Infördes i oktober 1920 med nr 6371 som nybyggt, men redan i december samma år avfördes hon som förolyckat. Fartyget hade gått på grund vid Hönö och endast akterskeppet kunde räddas. Tirfing byggde nytt förskepp på EMV och SYDLAND kom i fart igen 1923. Hon uppges då vara nybyggd i Göteborg samma år.

7050 är värt några rader. Redan före fördigställandet blev det smolk i mjölken på grund av leveransförsening med påföljd att process seglade upp som drog ut flera år. Efter en massa krångel inköptes fartyget av Nyman & Schultz, Stockholm som slutligen fick det registret under namnet BRÅBO, vilket namn den ursprunglige beställaren antagit. Men glädje blev kortvarig. Ett kraftigt haveri inträffade med påföljd att fartyget kondemnerades och avregistrerades. Vid den tiden var det billigt att få varvsarbeten utförda i Tyskland och resterna släpades till Stülcken & Son i Hamburg. Där uppstod ett nytt stålfartyg av svenskt material och i sin nya skepnad fick fartyget namnet C E NYMAN i förhoppning om bättre lycka. Någon "guldålder" led inte sjöfarten av under 1920-talet, utan ett fåtal år efter det BRÅBO förvandlats från kompositbygge till stålfartyg, såldes fartyget till D/S A/S Imica (Jens Henriksen), Risör och erhöll rederinamnet. Enda livstecknet under norsk flagg är uppgifterna i Norske Veritas 1926. Finns det något mera spår?

Vi tackar "Jalle" för ovanstående och han fortsätter i nästa nummer.

REG- NR		NAMN	BYGG- ÅR	BYGGORT	BR	NETTO	INFÖRD	AVFÖRD	
8001	F		1935	NYLAND HÄLSÖ	57	23	1935	5.47	S. DK
8002	F		1934	ÖLANDIA ex BRITTANA HÄLSÖ	53	20	X 1935		
8003	SM		1899	MARYANA ex SYLVI ex Christiane SVENDBORG	55	39	1935	1945	strandad påskaften vid utklippan. Vrak
8004	F		1934	MAGNE HÄLSÖ	39	11	X 1935		
8005	F		1934	VALEN STUDSERÖD	32	9	X 1935		
8006	F		1934	VINGALAND ex ELIANA HÄLSÖ	42	14	X 1935		
8007	SM		1905	TORLAND ex ESTER ex Auster GLÜCKSTADT	99	73	X 1935	1969	Förstörd. Vraket såhlm Skanstull
8008	F		1934	MAINLAND ex SKANÖR ex SIGNORA SKREDSVIK	46	17	X 1935		
8009	SS		1935	Wendy ex SKAGERACK ex IVAN GORTON AALBORG	1834	1294	X 1935	4.63	S. Pa Koll 31/7-66 vid Gibraltar. Sjönk
8010	SM		1921	ANNA ex LILL-PIA ex SIRI ex Anna KIEL	83	45	X 1935	14/9-70	Sjönk pr Venezuela St Vincent. Minst 7!
8011	MT		1935	GOLDEN OIL ex TANKSUND ex TANKVIK ex EKTANK ex TANKVIK ex SOYALII GÖTEBORG	399	172	X 1935		
8012	F		1935	NORDKAP HÄLSÖ	55	16	1935	2.70	S. Inl
8013	F		1935	HEMSÖ ex TRYGGÖ I ex CONDOR ex NORMANDIE SKREDSVIK	49	13	X 1935		
8014	MS		1935	BRASIL GÖTEBORG	5301	3695	X 1935	9/1-43	Minspr utanför Norge
8015	SS B		1877	BROTEN ex SYDDSBROTEN STOCKHOLM	166	75	X 1935		
8016	MS		1935	Aristides ex MARGIT ex VARUN LANDSKRONA	805	438	X 1935	11.65	S. Cy
8017	SM		1894	MONA ex Haabet ex Hener Friser ex Rebus ex Margarethe SVENDBORG	66	46	X 1935		
8018	F		1935	Marisalva SKIPPY ex SVERIGE HÄLSÖ	50	17	X 1935		
8019	SS		1919	ex BJÖRNÖ ex NORD ex Sigurd I ex Sigurd Hund ex Tron ex Nystrand ex Signemin GIDEON	498	294	1935	9.55	S. It Grundstött 26-11-65 vid Toulon. Vrak.
8020	SM		1897	HARRY ex WINNITA ex Galathea THURÖ	204	165	X 1935	4/10-47	strandad Gislövsläge
8021	SM		1903	SVEA ex Dora HASELDORF	44	31	1935		
8022	MS Färja		1932	GÖTA ex KALMARSUND III ex Nanna FREDERIKSHAVN	103	45	X 1935		
8023	MS		1935	Fotis ex WORMO LANDSKRONA	805	439	X 1935	1.63	S. Gr strandad 9-1-68 i Marmarasjön
8024	MS		1935	Patricio Murphy ex KLIPPAN ex KLIPPAREN GÖTEBORG	3581	2581	X 1935	3.63	S. Pa 9.1. Hamburg 24-11-64 för upph. öst. haveri
8025	MT		1935	SOLBRIS ex BELLATRIX LANDSKRONA	484	294	1935	4/7-44	Minspr. utanför Bremerhaven
8026	F		1935	DALIA 2 ex KENTY ex KENNEDY II ex HERMANÖ II ex HERMANÖ ex RUNA SKREDSVIK	52	23	X 1935		
8027	SM		1903	NATHALIA MARSTAL	174	132	X 1935	30/5-50	Sjönk 25 n.m. från Landsort pr Höganäs-Nordmali 1970
8028	SS		1921	Ionian ex Angeliki ex VENERN ex Chloris ex Eider RENDSBURG	1147	760	1935	10.54	S. CR övergiven Berbera 1970
8029	F		1934	YMER ex INDUS ex KRISTINA HÄLSÖ	41	15	X 1935	3/8-70	Sjönk 6 n.m. v. Väderöarn
8030	SS		1926	GELE ex PATRICIA ex Patris II NEWCASTLE	3994	2879	X 1935	1970	S. V-7y
8031	SM		1931	TV 061 NORRVIKEN ex NORRVIKEN STRÖMSTAD	46	19	X 1935		
8032	MS		1935	VINGALAND GÖTEBORG	2719	2022	X 1935	8/11-40	sänkt av flyg på Atlanten. F 6
8033	SM		1935	HAWILA SÖNDELED	90	61	X 1935		

8067	F		<u>OCEAN</u>	1935	HÄLSÖ	49	14	X	1936		
8068	F	Ceydon ex CEYDON II ex ÄRAN II ex MILAN ex	<u>ÄRAN</u>	1935	SKREDSVIK	40	11	X	1936	7.73	S.Fi SF 374
8069	MT	Boston ex Påsan ex Brincum ex B T II		1936	NACKA	131	69		1936	9.42	S.Ty
8070	SM	<u>GRÖNÖ</u> ex DALSJÖ ex ERNEST ex LIZZI ex ELSE ex Johannes ex Catharina		1905	HOOGEZAND	94	61	X	1936		
8071	F		<u>VENDLA</u>	1935	SKREDSVIK	47	14	X	1936		
8072	SM		<u>KARIN</u> ex Luise ex Alpha	1906	PAPENDRECHT	93	48	X	1936		
8073	F		<u>CASPANA</u>	1935	HÄLSÖ	55	20	X	1936		
8074	SM	Carib ex GERD ex Undine		1922	AARHUS	191	139	X	1936	12.52	S. Honduras
8075	SS		<u>SINGDALLA</u> ex <u>SLESVIG</u> ex RödFaxa	1913	HELSINGÖR	1478	830	X	1936	1960	Upph. Sölvesborg
8076	F	LISTON ex MÄRTHA II ex VALÖ ex GUBBEN ex FREDEN		1916	STUDSERÖD	34	10	X	1936		
8077	F	DELPHIN ex TRYGGÖ II ex PATRICIA I ex UPPLAND ex ROXY		1936	HÄLSÖ	62	19	X	1936		
8078	F		<u>INGA</u>	1936	SKREDSVIK	41	10	X	1936		
8079	F		<u>MARINA</u>	1935	LANDSKRONA	49	19		1936	19/5-43	Min spr. utanför Skagen
8080	MT	PILTANK ex RYA ex SHELL S 8 ex SHELL 8 ex TANKMAN ex SOYA III		1936	STOCKHOLM	105	66	X	1936		
8081	MS B	Agadir	<u>HILMER</u> ex NORDEN	1936	LANDSKRONA	96	8	X	1936		
8082	SM	ex Dyrberg ex Störje ex YMER ex BOHUSLÄN ex Victor Emil ex Solidaritet ex HIRN		1922	ST MALD	188	116		1936	2.43	S.No Struken ca 1963
8083	MS	MUOVO Mondo ex VISBORG ex GOTLAND		1936	MALMÖ	1873	1335	X	1936	10.67	S. 18. Total förd av brand 17-18 maj 1968 i Bafja
8084	F		<u>POLSTJÄRVAN II</u> ex <u>POLSTJÄRVAN</u>	1936	SKREDSVIK	53	15	X	1936		
8085	SS		<u>RUDOLF</u> ex Shildon	1922	BLYTH	2179	1404	X	1936	3/12-39	Sänkt vid St Abbs Head England. 79
8086	SM	<u>NORIK</u> ex Noorik ex Annas ex Anna Kirstine		1919	RUDKJÖBING	351	253	X	1936	1968	S. Engl. Förtist 1969 utanför Västervik
8087	MS		<u>FOLKE</u>	1936	HJÄLMACE DACK	61	43	X	1936	1973	Upph.
8088	SS	REGINA ex SKAGEN I ex BRYNHILD ex SKAGEN I ex BRYNHILD ex Heimdal		1914	KÖPENHAMN	1267	698	X	1936	1970	S. DK Fupph eft. haveri
8089	MS	<u>MARWA</u> ex <u>CHRISTOFER POLHEM</u> ex <u>KRONPRINSESSAN</u>	<u>INGRID</u>	1936	FREDERIKSHAVN	979	424	X	1936	11.69	S. Jugor
8090	SM		<u>DAGNY</u>	1904	KUNGSVIKEN	30	20		1936	1969	Förslörd
8091	SM		<u>HAMLET</u>	1936	SJÖTORP	120	80	X	1936		
8092	SS	ASPEN ex Hennesleid ex Fri ex Ytteröy ex Konsul Olsen		1918	STAVANGER	1305	900	X	1936	19/9-41	
8093	F		<u>DOVER</u> ex DONAU ex VINGASVO ex VINGALAND	1936	HÄLSÖ	49	20	X	1936		
8094	F		<u>SOLVÄG</u>	1936	HÄLSÖ	43	17		1936	1964	Förtist
8095	F		<u>HARDANGER</u>	1936	SUNDE	64	25		1936	2.53	S.No
8096	SM	<u>OSTKUST</u> ex Hans Georg ex Resy		1906	HÄMMELWARDEN	151	102	X	1936	1974	Förslörd. Sjunken Stlm
8097	SM		<u>GULLMAR</u> ex Helene	1913	MARTENSHOEK	93	56	X	1936		
8098	SM	LENITA ex PRINS CARL ex HELFRID ex Käthe Hammes Voorwarts		1904	BOLNES	132	82	X	1936	4/1-68	Koll o sjönk 16 nm SV Almagrundet
8099	F	Medellin ex)	<u>GUNHILD</u>	1936	HÄLSÖ	42	12	X	1936		
8100	SS	NERVOR BRATT ex DIDO ex <u>CARL MATTHIESSEN</u> ex Columbus ex Commodore Rollins		1911	BERGEN	1095	656	X	1936	10.46	S. Colombia Upph 1953