

- Dykkarskip Bygd ved Brooke Marine Ltd. i Lowestoft i England i 1972 (b/n 374).  
**”Southern Surveyor”** Tonnasje: 1469 br.t. 437 n.t., 1598 BT 489 NT (2000).  
**Surveyor”** Dimensjonar: 66,15 x 12,25 x 4,89 meter.  
 LLHJ Motor: 2635 HK Ruston Paxman (1972), 2991 HK Wärtsilä (1994).

Båten vart bygd som ”Ranger Callisto” for Ranger Fishing Co. Ltd. (G. R. Purdy) i North Shields i England. Den hadde kjenningssignal GPAG og fiskerinummer SN17. ”Ranger Callisto” tråla utanfor Nord-Norge og i Kvitsjøen. Den hadde turar på tre månader om gongen. Dette var søsterskipet til ”Gaul”,



*Southern Surveyor ved kai i Kjøpervik*

som havareerte under mystiske omstende i Nordishavet i 1974. I 1973 vart skipet omdøpt til ”Kurd” og tatt over av British United Trawlers Ltd. i Hull. Der fekk den fiskerinummer H 242. I 1974 redda dei mannskapet på fryseskipet ”Victory” av Grimsby, som kom i brann utanfor Norskekysten. I juli 1982 vart ”Kurd” selt til KS Sub Surveyor AS Mjosundet, Kristiansund, og fekk namnet ”Kurderen”. I oktober 1982 kjøpte Bernt Arne og Magne Eidesvik, Bømlo, skipet og gav det

namnet ”Southern Surveyor”. I 1983 vart det ombygd ved Haugesund Mek. verkstad og utstyrt med ”moom-pool” dykkarklokke, ROV og Kongsberg DP-anlegg. Fartøyet var for det meste i dansk og britisk sektor i Nordsjøen. I 1988 vart det selt til den australske staten (CSIRO), Tasmania i Australia, og fekk kjenningssignal VLHJ. Skipet vart brukt som fiskeriforskningsfartøy.

- Seglskøyte Bygd i Risør i 1905.  
**”Spenner”** Tonnasje: Ukjend.  
 Dimensjonar: 38,5 x 13,5 x 6,0 fot.  
 Motor: 15 HK Neptun (innsett 1918), 20 HK Skandia (innsett 1946).



*”Spenner” i Kallenågvågen på 1950-talet. – Foto frå Einar Kallenåvåg si samling*

”Spenner” var bygd som losskøyte og brukt til det på sørlandskysten før den kom til Bømlo. Skøyta høyrde heime i Kleven ved Mandal frå før 1915 og var eigd av los Edvard Edvardsen. I 1925 vart ”Spenner” tatt ut av bruk som losskøyte. Den hadde fått montert motor i 1918. Ca. 1933 vart skøyta seld til Engel Holme, Bømlo, og fekk fiskerinummer H-67-BO. Medan Engel hadde den, var det ikkje styrehus på båten. Han brukte ”Spenner” til reketråling og garnfiske. Han tråla ved Grutlefjorden, ved Gissøysundet innanfor Geitung og ved Lykling. Omkring 1936 var han nord til Vikna ved Trøndelag på ålefiske.

*”Spenner”, tilbakeført  
til seglfartøy.  
Her i Sandnes i  
november 1998.  
Foto: Kjell B. Sønstabø*

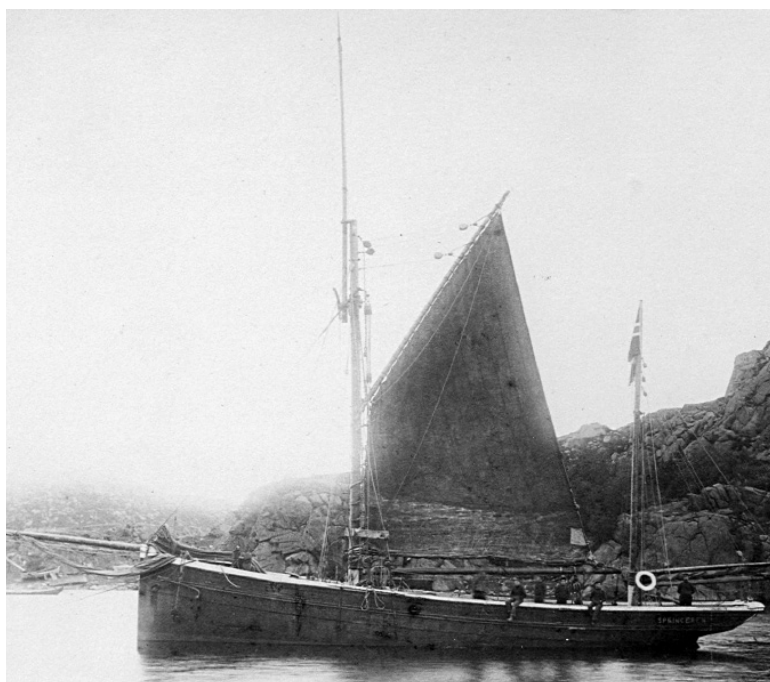


Då Engel dødde i 1937, vart ”Spenner” seld til Anfinn Vestvik, Johan Knutsen og Ole Thompsen, Vorland. Skøyta vart påbygd med ein planke, rekkestøtter, skanseledning og styrehus. Tidlegare hadde den låge rekke og styrekappe. Den vart no brukt til vintersildfiske med botnagarn og anna garnfiske. I 1947 og 1948 hadde Johan Knutsen ”Spenner” som følgjar på brislingen med ”Magne”. Skøyta var årleg på makrelldriving ved Utsira, leigd av folk derifrå. I 1946 vart motoren skifta ut med ein 20 HK Skandia, som tidlegare hadde vore i ”Magne”. Dette vart gjort hos O. Halleraker & søner i Mælandsvågen. Der fekk den og montert ny topp i 1948. I 1961 vart ”Spenner” seld austover og hadde minst 2-3 eigarar, truleg budde ein av dei i Sverige. ”Spenner” skal også ha vore nedsokken. I åra mellom 1977 og 1980 vart skøyta vølt i Risør, der den også vart bygd, og sidan restaurert til slik den var som ny. Rundt 1981 var eigar Erik Johannesen, Stabekk, og frå 1988 Tom Ramsey, Høvik ved Oslo. I 1995 vart ”Spenner” seld til Rune Tønnesen, Sandnes, som hadde den som seglskøyte med motor i. Hausten 2003 vart ”Spenner” seld til Oslo. Dei nye eigarane er John og Lena Pearsawl.

Motorkutter Bygd på ukjend stad og tid.  
**”Sport”** Dimensjonar: Ukjende.  
Motor: Ukjend.

I følgje opplysningar frå Espeværs Gjensidige Assuranceforening var eigar av ”Sport” i 1917 Lauritz Larssen, Espevær. Båten var assurert for 10.000 kr.

Seglkutter Bygd ved J. W. & A. Upham, Brixham i England, i 1886.  
**”Springaren”** Tonnasje: 52 br.t. 31 n.t. (med segl), 22 n.t. (med motor).  
MQJB (før 1934) Dimensjonar: 65,1 x 17,3 x 8,9 fot.  
LHKM (etter 1934) Motor: Ikkje motor i Bømlo-perioden, 40 HK Bolinder (innsett 1916).



*”Springaren” i Egersund ca. 1910. – Foto frå Ernst Barane*

Båten var bygd som ”Snowdrop” for William Rakley i Brixham. Fiskerinummer DH-104. I 1893 vart den seld til W. W. Strange i Lowestoft og fekk fiskerinummer LT-543. Kutteren vart kjøpt til Haugesund i 1903 av ukjende eigarar. I 1907 vart den kjøpt av Erik Barane, Severin Tollevik og Sivert Nilsen, Bømlo, og Olai Barane, Innvær, Bremnes. Båten vart kalla ”Springaren”. Erik Barane var skipper. ”Springaren” vart brukt til makrelldorging, sildefiske og fraktfart. I 1914 vart den seld til A/S Christiane (Kr. Lund), Melbu i Vesterålen. I 1920 fekk den fiskerinummer N-21-H. Frå 1938 til 1988 står A/S Christiane (O. Gjevær) i Melbu som eigar. I november 1988 vart ”Springaren” sletta som kondemnert.

Seglskøyte Bygd av Anders Våge på Varaldsøy i Hardanger i 1909.  
**”Spurven”** Tonnasje: 35,5 br.t. 18,88 n.t. (1909), 48 br.t. 19 n.t. (1915)  
 MNTP (før 1934) Dimensjonar: 65,5 x 18,7 x 7,9 fot.  
 LGEV (etter 1934) Motor: Ikkje motor i Bømlo-perioden, 46 HK Avance (1915).

”Spurven” vart bygd for Berner Garvik, Espevær, A. H. Våge, Varaldsøy, og L. Tveitavåg, Askøy. Skøyta vart brukt til makrelldorging, sildefiske og fraktfart. I 1911 heitte skipperen Bildøen. Då det vart sett inn motor i 1915, vart tonnasje endra til 48 br.t. 19 n.t. Det er mogeleg at skøyta vart forlengd og bygd om til kutter samstundes. ”Spurven” vart seld i 1915 til Ole M. Nilsen, Harstad, og omdøpt til ”Hagan-Gutten”. I 1920 fekk den fiskerinummer T-11-H. Ei stund ser det ut til at båten ikkje er i fiskeriregisteret. I 1936 er kutteren eigd av Johan Torsteinsen, Borkenes, Kvæfjord ved Harstad. Fiskerinummer T-112-KF. I 1940 er Harald Larsen P/R, Tromsø, eigar. Fiskerinummer T-17-T. Dette fartøyet vart tatt av tyskarane under krigen. Det kom attende til Tromsø i 1946, men forliste rundt 1947.

Seglbåt Bygd på ukjend stad i 1900.  
**”Stanly”** Dimensjonar: 32,9 x 12,5 x 4,5 fot.  
 Motor: Ikkje motor.

I 1920 vart ”Stanly” registrert på Knut O. Hovland, Bømlo, og fekk fiskerinummer H-55-BO. Båten vart brukt til fiske av ymse slag. Det er svært lite vi veit om denne seglbåten. Eigaren var mykje på steinarbeid og var flink til å mura, difor fekk han klengenamnet ”Minare-Knuten”. På sine gamle dagar var han ofte ute og fiska. Då var han ofte i Grottvika, og folk kunne sjå røyken når han kokte kaffi og skulle ha ein kaffikos. Båten vart også brukt til å kjøpa ved i Hardanger, for sal på Bømlo. Rundt 1932 gjekk den ut av merkeregisteret og vart hogd opp.

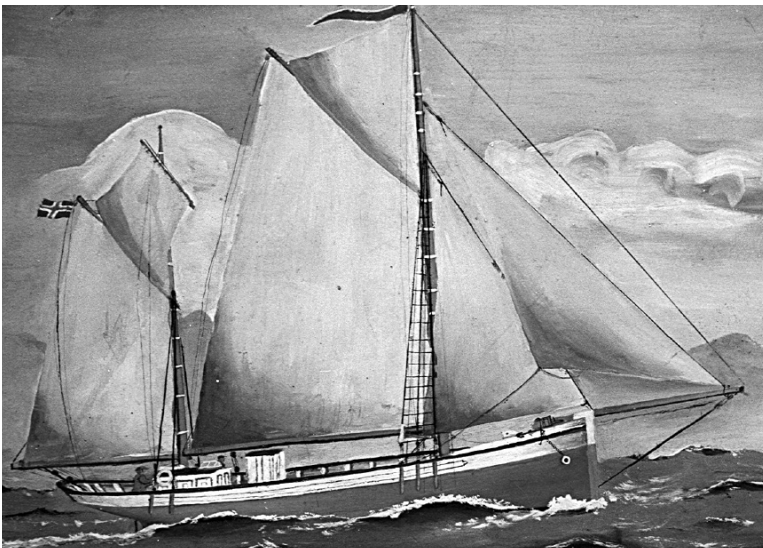


Notbåt Bygd i 1903.  
**”Stanly”** Dimensjonar: 27,3 x 10,0 x 3,5 fot.  
 Motor: Ikkje motor.

”Stanly” vart registrert i 1920 på P/R Lauritz Eidesvik, Bømlo, fiskerinumner H-94-BO. Ein del av desse notbåtane var ikkje store, men har i høgste grad ein rettmessig plass i vår kyst- og fiskerihistorie. I 1943 tok Olai A. Hovland over båten, men alt året etter er den ute av fiskeriregisteret. Lauritz Eidesvik P/R hadde også notbåten ”Jøa”, H-95-BO. ”Jøa” hadde omlag same storleik som ”Stanly”, 27,3 x 9,6 x 3,2 fot. ”Jøa” var også utan motor og bygd nokre år før 1898. Denne gjekk ut av merkeregisteret tidleg i andre verdskrig.

Seglkutter Bygd ved Skåluren Skipsbyggeri, Rosendal i Kvinnherad, i 1907 (b/n 92).  
**”Stanley”** Tonnasje: 44 br.t. 16 n.t.  
 MRQG (før 1934) Dimensjonar: 70,0 x 18,1 x 7,5 fot.  
 LHKKT (etter 1934) Motor: 60-70 HK Finnøy (1917).

”Stanley” vart bygd for Kristoffer Kallevåg og sønene Rasmus, Johan og Anton. Den vart brukt til makrelldorging i Nordsjøen og sildefiske. ”Stanley” vart seld i 1914 til E. Anderskog, Trondheim, og fekk i 1920 fiskerinumner ST-23-T. Han brukte kutteren til



”Stanley” frå eit maleri, slik den såg ut då den høyrde beime på Bømlo.  
 Anfotografert frå Alice Minde

sild- og fiskeomsetnings-forretningar. I 1934 vart ”Stanley” seld til Hjalmar Grønntvedt, Andsnes på Hitra. Fiskerinumner ST-148-H. På Hitra vart den brukt til torskefiske i Lofoten, og til salting og frakting av torsk. Dei var også på Finnmark med båten og kjøpte fisk som skulle brukast til klippfisk. Elles vart kutteren om hausten nytta til frakt av feitsild frå Helgelandskysten, Ofoten og frå Finnmarksfjordane til Hitra. I 1939 fekk den nytt overbygg og styrehus med heil bru akter. Arbeidet vart utført ved ein verkstad i Romsdal. På 1950-talet var den på hjelping under vintersildfiske. ”Stanley” hadde ikkje overføringar frå maskinen til styrehuset. Her var det maskintelegraf. Det var den same maskinen som stod i frå 1917

til 1963, då båten forliste ved Valdarsundet. Propellen vart sidan tatt opp og står no utstilt på Hjalmar Grønntvedts Familiemuseum på Hitra.

Seglskøyte Bygd på Lista, ukjent årstal.  
**”Steinsleden”** Tonnasje: 16 n.t.  
 Dimensjonar: Ukjende.  
 Motor: Ingen.

Kva tid ”Steinsleden” vart bygd er ukjent, men det var ei Listaskøyte som Sjur Sjurseren Hovland kjøpte etter at vårsilda kom attende i 1870-80 åra. Han brukte den til åtefiske, til lossementa under landnotfiske og til makrelldriving. Meir veit vi ikkje om denne skøyta.



Motorskøyte Bygd på ukjend stad og tid.  
**”Sterk”** Dimensjonar: Ukjende.  
 Motor: Ukjend.

Båten var eigd av Peder Kolbjørnsen, Bømlo, i 1921. I fylgje Espeværs Gjensidige Assuranceforening var assuransesummen 5000 kr. Det betyr at båten ikkje var mellom dei minste.

Seglskøyte Bygd på ukjend stad og tid.  
**”Stjernen”** Tonnasje: 16 n.t.  
 Dimensjonar: Ukjende.  
 Motor: Ingen.

Frå 1893 til 1909 var ”Stjernen” eigd av Ånen Olsen Hjartnes, Vorland, og Ole Nilsen, Eidesvik, Bømlo. Skøyta var på makrelldorging i Nordsjøen i fleire år. I 1901 var Tollevik, Bømlo, skipper. Elles veit vi lite om skøyta, men den har etter alt å døma vore brukt til same føremål som andre fartøy av lik type og storleik på den tida. Den skal ha vorte seld til Bekkjarvik, ukjent årstal. Vidare lagnad er ukjend.

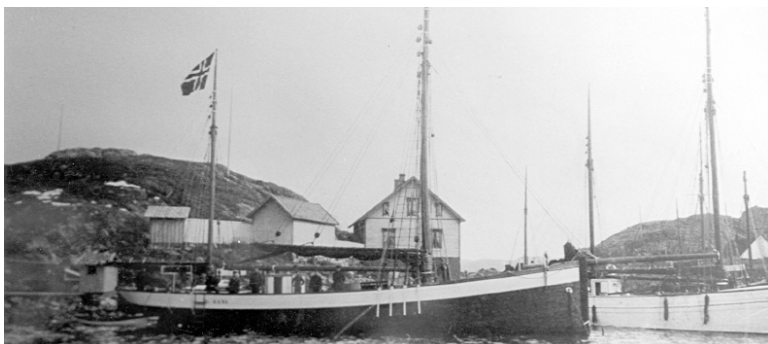


”Stjernen” frå postkort datert 13.11.1903.  
 Foto frå Svenn Vorland

Seglskøyte Bygd på ukjend stad og tid.  
**”Stjernen”** Dimensjonar: Ukjende.  
 Motor: Ingen.

I følgje opplysningar frå Espeværs Gjensidige Assuranceforening hadde Engel Stoknes, Espevær, skøyta i 1915. Lagnaden til skøyta elles er ukjend.

Seglkutter Bygd i Gjermundshamn, Kvinnherad, i 1909.  
**”St. Hans”** Tonnasje: 48,97 br.t. 22 n.t.  
 MJPC Dimensjonar: 66,7 x 19,8 x 7,7 fot.  
 Motor: 26 HK Grei (1915), 60 HK Grei (1917).



”St.Hans” i Espevær før 1. verdskrig. – Foto frå Bådehuset

”St. Hans” vart bygd for Lars og Trygve Eiken og Lauritz Larssen i Espevær. Den vart nytta til makrelldorging i Nordsjøen. Elles var båten på islandsfiske frå 1913 til 1917. ”St. Hans” vart seld i 1918 til P/R Jentoft Arvesen, Andørja, Egenes. I 1920 fekk den fiskerinummer T-35-I, som i 1924 vart endra til T-4-A. Alt i 1919 var den bygd om til selfangst og var på fangst same året. I mars 1928 var dei også på selfangst

med båten. Etter berre nokre dagar i isen, fekk dei problem med propellhylsa, og måtte segla til Noreg for å reparera. Dei vart overraska av nord-vestleg storm, og to rekkestøtter vart knekkte. Mannskapet klarte etter mykje strev å få skuta opp mot Nageløya på Murmansk-kysten, men det engelske kartet var så unøyaktig at "St. Hans" grunnstøtte og forliste der 15. mars 1928. Mannskapet vart redda.



"St.Hans" på veg heim frå Island i 1915.  
Lauritz Larsen Tjong til rors. – Foto frå Bådehuset

Motorkutter Bygd i Herand i Hardanger i 1918. Ombygd i 1939.  
**"St. Hans"** Tonnasje: 31 br.t. 10 n.t.  
 LLDW (etter 1941) Dimensjonar: 50,0 x 14,0 x 6,0 fot (1918), 57 fot (1939).  
 Motor: 20 HK Wichmann (1918).

"St. Hans" vart bygd for Trygve Eiken, Espevær, etter at han hadde seld den litt større "St. Hans" til Nord-Norge. I 1920 fekk kutteren fiskerinummer H-69-BO. Båten vart brukt til drivgarnfiske ved kysten, transport av fersk sild og til brislingfiske. Den lasta 350 hl sild. Denne "St. Hans" vart seld i 1924 til Nils S. og Tørres Haavik, Vikane, Ølve i Kvinnherad, og fekk fiskerinummer H-49-K. Rundt 1930 vart styrehuset bygt høgare. I 1939 vart skroget heva med to plankar og det vart montert nytt WC på



"St.Hans" rett etter 1920 i Espevær. – Foto frå Bådehuset

hekken. Hekken vart meir utlagd og mykje av skipshuda over vatnet vart skifta ut. Alt arbeidet vart gjort hjå Johan Nerhus på Ølve. Kutteren vart mykje drygare etterpå og lasta 500 hl sild. Den skal ha vore 57 fot etter ombygginga. I mange år gjekk den i fast fart for Brislingkompaniet 1914 i Stavanger, både før, under og etter krigen. Elles segla dei med sild på kysten. Seinare vart det meir frakt av sand. I 1948, medan dei låg i Ulvik på brislingopptak, døydde Nils ombord i kutteren. I 1957 døydde også den andre eigaren ombord, då ein sandsilo velta over han ved lossing av sand i Strandvik. Deretter låg båten i

ro ei tid, før enkjene, Magrethe og Jette Haavik, selde til Lars Vestbø, Sandeid, tidleg i 1960. Han brukte kutteren til å frakte grønnsaker, men selde alt i november 1960, til Tolla Klungstveidt, Sand i Ryfylke. Han heldt fram med fraktfart, m.a. av ved og bygningsartiklar frå Stavanger til Sauda. Ca. 1964 vart fartøyet seld til Måløy-distriktet. Kjøparane er ukjende, men båten vart levert i Bergen. "St. Hans" vart observert på slutten av 1960-talet, men det har ikkje vore mogeleg å spora båten vidare.

Motorskip Bygd ved Sterkoder Mek. Verkstad, Kristiansund N, i 1979 (b/n 66).  
**"Storeknut" ex** Tonnasje: 1596 br.t. 753 n.t. (1979), 2056 BT 616 NT (1991).  
**"Eldjarn"** Dimensjonar: 65,69 x 13,70 x 6,16 meter.  
 LHYW (frå 1979) Motor: 4500 HK MAK (1977), 4900 HK Wärtsilä (1991).  
 LDOG (frå 1990)

Båten vart bygd ved Sterkoder Mek. Verkstad i Kristiansund for Johannes Størksen, Molde, som ringnotsnurpar og trålar. Den fekk namnet "Siljo" og fiskerinumner M-84-M. Som nybygg var den ein av dei største ringnotsnurparane i Norge. I 1981 vart båten



"Storeknut" på veg til fiskefeltet. – Foto frå Kjell Lønning si samling

seld til Færøyane, fekk namnet "Gullfinur" og var eigd av P/F Vestur (Regin A. Rogvu), Vestmanna. Fiskerinumner VN.147. Dei dreiv fiske med ringnot og trål. I 1990 vart båten kjøpt til Noreg av K.S. A.S Magnus Ytterstad, Lødingen i Nordland, med eigarinteresser i Østervoll Fiskeriselskap, Torangsvåg. Namnet på båten vart no "M. Ytterstad" og fiskerinumneret N-10-LN. I 1991 vart det montert ny hovudmotor, ein 4900 HK Wärtsilä, og nye vinsjar. Hekken vart bygd om ved A/S Båtbygg, Raudeberg ved Måløy. I 1993 vart båten tatt over av Østervoll Fiskeriselskap og fekk namnet "Eldjarn". Fiskerinumner H-148-AV. I slutten av 1993 overtok

Drønen Havfiske A/S båten og gav den namnet "Storeknut". Fiskerinumneret vart no H-148-AV. Eigarane var Birger, Knut, Nils Arne, Knut Asbjørn, Ivar Terje og Karsten Gunnar Drønen, Torangsvåg, og Kristian Eidesvik, Bømlø, med ¼ part i båten. Den heldt fram med snurping etter sild, makrell og lodde og med tråling etter kolmule. Båten vart i januar 2003 seld til Færøyane, til E. M. Shippeng Toftir, og fekk namnet "Høgaberg". Fiskerinumner FD.1210. Dei tidlegare norske eigarane kjøpte ein annan båt frå Skottland som fekk namnet "Storeknut". Båten har heile tida fiska med not etter sild, makrell og lodde, og tråla etter kolmule.

Motorskip Bygd ved Th. Hellesøy Skipsbyggeri, Hardanger, i 1996 (b/n 131).  
**"Storeknut"** Tonnasje: 2137 BT 642 NT.  
 LMDO (etter 2003) Dimensjonar: 70,60 x 13,60 x 8,50 meter.  
 Motor: 6700 HK Wärtsilä V 12 (1996).

Skipet vart bygt ved Hellesøy Skipsbyggeri for Alex Wiesemann og Alex Mason, Freiserburg, Skotland. Det fekk namnet "King Cross" og fiskerinumner FR 380. I





”Storeknut” går gjennom Karmsundet. – Foto: Alf Johan Kristiansen

februar 2003 vart båten innkjøpt til Noreg av Drønen Havfiske, Torangsvåg, og vart omdøpt til ”Storeknut”. Fiskerinummer H-380-AV. Eigarar var Birger, Knut, Nils Arne, Knut Asbjørn, Ivar Terje og Karsten Gunnar Drønen, Torangsvåg, og Kristian Eidesvik, Bømlo, som eig ¼ part i båten. Båten er bygd som ringnotsnurpar og trålar, og vert brukt til fiske etter sild, makrell og lodde med not, og etter kolmule med trål.

Supplyskip Bygd ved Aker Aukra A/S, Aukra på Møre, i 2003 (b/n 105).

”Stril Myster” Tonnasje: 3499 BT. 4500 tdw.

LLTU Dimensjonar: 90,2 x 19,0 x 8,4 meter.

Motor: 5 x 1901 kW Pay & Brick motorar kopla til 2 Alconca generatorar (2003).



”Stril Myster” på havet Foto frå Eidesvik rederi.

”Stril Myster” vart utrusta på Aukra, men skroget vart bygt i seksjonar ved fleire verft i Norge. Skipet vart bygt for Simon Møgster Rederi, Stavanger, og Eidesvik A/S, Bømlo, med 50% kvar. Driftsansvaret har Simon Møgster. Båten vert brukt til vanlege supplyoppdrag.

Motorkutter Sjø ”Sønnøy”

”Sturlason”

Motorsjark Bygd ved Vikesund Båt A/S, Askøy ved Bergen, i 1977.

”Stålegutt” ex Dimensjon: 31 fot.

”Larsegutt” Motor: 68 HK Ford (1978).

Sjarken vart bygd for Lars Sigurd Grutle, Bømlo. Namnet var då ”Larsegutt” og fiskerinummeret H-173-B. I 1981 vart båten seld til Svein Atle Lønning, Bømlo, og brukt til makrelldriving og småfiske. Nytt namn vart ”Stålegutt”. I 1993 vart båten seld til Knut Reidar Aga., Rubbestadneset. Båten er gått ut av merkeregisteret og vert brukt som fritidsbåt.



”Stålegutt” på Adnanes. – Foto frå Atle Lønning

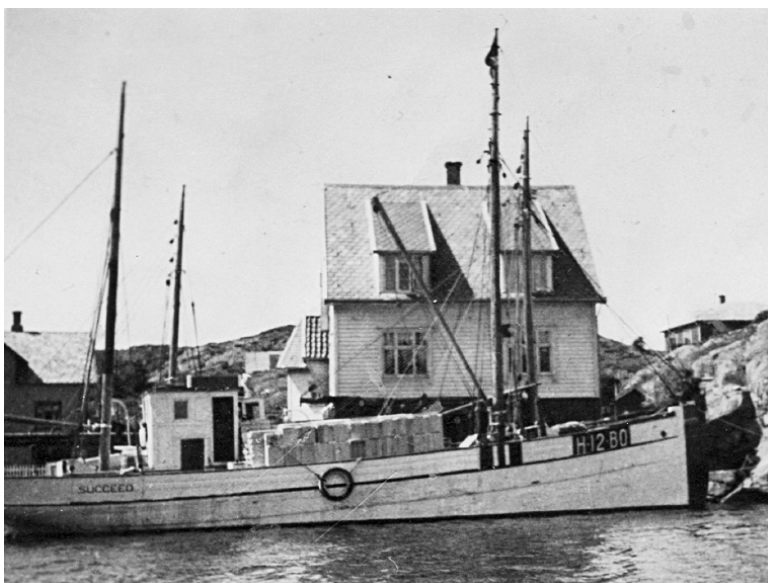
*”Subsea Viking” på veg inn til Stavanger i 2003.  
Foto: Kjell B. Sønstabo*



ROV skip Bygd ved Umoe Sterkoder A/S i Kristiansund i 1999 (b/n 188).  
**”Subsea Viking”** Tonnasje: 7401 BT 2220 NT 6874 tdw.  
 LJJL Dimensjonar: 103 x 22 x 9,6 meter.  
 Motor: 4 x 9 syl. 3546 BHK MAK (1999).

”Subsea Viking” vart bygd for Eidesvik A/S, Bømlo, og vert helst brukt til undervannssoppdrag. Det vart først chartra for Halliburton Subsea Systems UK for ein to års kontrakt med lang opsjon. ”Subsea Viking” er et kombinert servicefartøy til oljenæringa, kjenneteikna som MPSV (fleirbruks-supplyfartøy), AH (ankerhånteringsfartøy), slepefartøy, kabelleggingsfartøy og som vanleg supplyfartøy. Det er utrusta med ein 100 tons kran og helikopterdekk og har lugarar for 70 mann.

Seglkutter Bygd av John Bowden, Portleven i Cornwall, England, i 1894.  
**”Succeed”** Tonnasje: 36.80 br.t. 16,25 n.t.  
 MPCN (før 1934) Dimensjonar: 58,8 x 17,1 x 7,9 fot.  
 LHMD (etter 1934) Motor: 25 HK Wichmann (1916), 40 HK Wichmann (1931).



*”Succeed” på heimlassen i Espevær under krigen. – Foto frå Odd Sønstabo*

”Succeed” vart bygd som seglslupp for R. Bryant i Lowestoft, England. Fiskerinummer LT-507. I 1899 vart den seld til E. Whitty, Gorlestown, og fekk fiskerinummer YH-356. ”Succeed” vart kjøpt til Espevær i 1906 av brørne Størk, Henrik og Johannes Størksen. Størk var skipper. ”Succeed” var på makrelldorging i Nordsjøen om sommaren og på silledriving om vinteren. I 1916 vart det sett inn ein 25 HK Wichmann og monterert eit lite styrehus. I 1919 kjøpte Amund Amundsen 2/3 og Sigve Øritsland 1/3 av kutteren, begge Espevær. Ved registreringa i 1920 fekk ”Succeed” fiskerinummer H-12-BO.



I 1923 var eigarforholdet Amund Amundsen med ½ -part og Øystein R. Steinsvåg frå Finnås ½-part. I 1935 vart kutteren overtatt av Amund Amundsen åleine. Ein vinter misste han drivgarnlenken, etter som silda gjekk ned mot botnen og lenken sokk. Då vart det slutt med fisket, og i staden råstoff-fart for Brislinglaget nr 18 i Stavanger. Dei førte brisling til Stavanger i omlag sju veker om sommaren. Om vinteren førte dei sild i kassar til Stavanger, sild som skulle brukast til kippers. Elles var det føring av sild til sildoljefabrikkane, og føring av sild frå fiskarane til salting i sildebuer. I tillegg var det vanleg fraktfart. I 1931 vart det sett inn ny motor i Rubbestadneset, ein 40 HK Wichmann. Omlag 1934 var "Succeed" hjå Skåluren i Rosendal for oppgradering og reparasjon. Den fekk ny skipshud og nytt dekk. Ein del spant vart skifta, og båten vart heva med ein ekstra hudplank. I 1952 vart det bygt nytt styrehus, ruff og dekkshus ved Espevær Slipp og Mek. Verkstad. På 1950-talet gjekk kutteren mykje i fraktfart med vedlast frå Sørlandet til Vestlandet. I 1964 vart "Succeed" overtatt av Lars Amundsen, Espevær. Same året, etter å ha lossa ei last ved i Florø, forliste den ved Dingja i Sognefjorden. Årsaka til forliset var kollisjon med rutebåten "Sulen". Kort tid etter vart båten heva og sett på slipp i Eivindvik. Baugen hadde opna seg mykje i kollisjonen, Den vart skrudd saman og det vart spikra presenning over den skada baugen. Motoren vart gjort klar og båten sjøsett, men den vart kondemnert for vidare bruk. Etter at den var sjøsett, gjekk "Succeed" for eigen maskin heim til Espevær, følgd av båten som tok den opp. Det vart den siste turen for "Succeed" til Espevær, som hadde vore heimlassen i nær 60 år. Styrehuset vart overtatt av "Sirafjord P". Motoren vart tatt ut ved Espevær Slipp og Mek. Verkstad og seld til fraktebåten "Fløyen". Også hylse og propell vart tatt ut. Formasta av pitsbein, som hadde stått på båten frå den var ny, vart seld til "Nora" av Vibrandsøy. Deretter vart "Succeed" slept av "Sønnøy" til aust av Skarholmen ved Espevær og søkt i 1965.

Motorskip Bygt av Ørskovs Christensen Staalskipsveft i Fredrikshamn, Danmark, i 1968 (b/n 52).  
**"Sulevær"** Tonnasje: 298 br.t. 192 n.t. 564 tdw. (1968), 400 BT 142 NT (1996).  
 LHZY Dimensjonar: 48,24 x 8,65 x 3,2 meter.  
 Motor: 540 HK Lister (1968), 705 HK Caterpillar (1989).

Båten vart bygd for Børge Husted-Andersen, Hellerup ved København, med namnet "Lauri". Den vart seld året etter til Knut Sætre, Mastrevik, og fekk namnet "Frakting". I 1972 seld vidare



"Sulevær" her som "Rubin" aust for Moster i 1994. – Foto: Svein T. Sonstabo

til Alfred Sætre P/R, Mastrevik, Austreim, og omdøpt til "Mastrevik". I 1979 kjøpte P/R Herman S. Færøvik & Sønner i Åkrehamn båten og kalla den "Sulevær". I 1979 vart den rigga om til sjølvlossar. I 1989 vart det sett inn ein ny Caterpillar ved Kopervik Slipp A/S. I august 1990 vart båten kjøpt av P/R Aego DA ved Einar Edvardsen, Vika på Bømlo, og Artur Anglevik, Moster. Dei førde tare til Protan ved Haugesund frå Kvalvik ved Kristiansund, Vevang og Steinshamn på Møre, frå Buskøy i Sogn og Fjordane og frå Kvitsøy i Rogaland. I 1993 kalla dei båten "Rubin" og gjekk over til lausfart. Dei førde sildemjøl, sand og grus på Vestlandet. Dei brukte O. Halleraker & søner i Mælandsvågen til vedlikehald og mindre utskift av skrogplater. Det var fire mann om bord og fire på fri. I 1995 vart "Rubin" seld til Mikrotrans A/S, ved Henry Bjørn Hestvik, Bruhagen ved Kristiansund N. I juli 1999 vart skipet selt til Rotsund A/S, Sørkjosen ved Tromsø, og går i sandfrakt der også i 2004.



- Supplyskip Bygd ved Karmsund Maritime Service A/S, Kollstøneset på Karmøy, i 2003 (b/n 21).  
**”Surf Viking”** Tonnasje: 2409 b.t. 3600 tdw.  
 Dimensjonar: 70,4 x 16,6 x 7,6 meter.  
 Motor: 2 x 3264 BHK Mak (2003).



*”Surf Viking” går igjennom Karmsundet i januar 2003. – Foto: Alf Johan Kristiansen*

”Surf Viking” vart bygd for Eidesvik A/S, Bømlo, O. H. Meling, Sartor Shipping, Sotra, og det franske reiarlaget Surf SAS, Marseille. Skroget vart bygd ved Northern Shipyards i Gdansk i Polen og slept til Norge for utrustning. Båten vert brukt som supplyskip og opererer utanfor kysten av Nigeria.

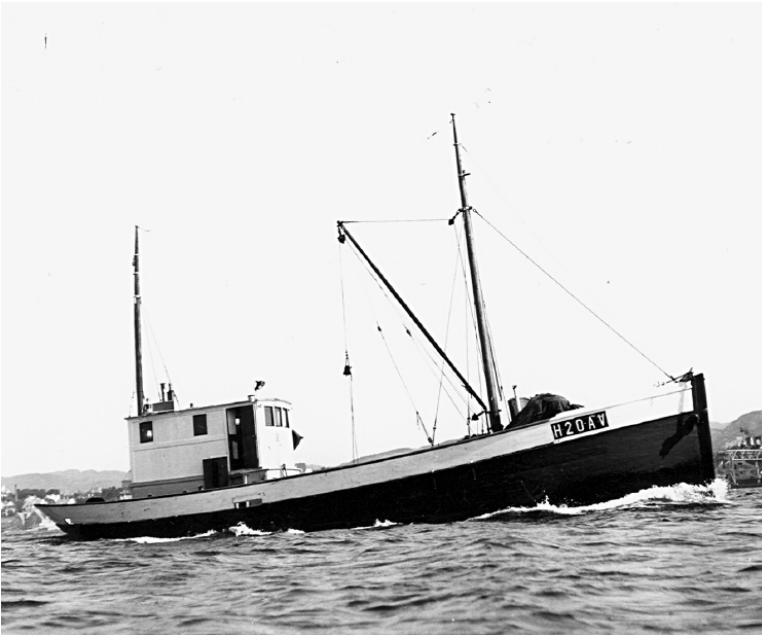
- Motorskøyte Bygd ved Hølen i Søgne i 1923.  
**”Svalen”** Dimensjonar: 42,0 x 13,5 x 7,0 fot.  
 Motor: 16 HK Hein (i 1923), 20 HK Wichmann (1936), 112 HK Skandia (1967).

Eigar av ”Svalen” frå 1923 var Karl Abrahamsen, Flekkerøy ved Kristiansand. Fiskerinummer VA-65-O. I 1932 vart skøyta kjøpt av Erlen Skåleskog mfl., Mølstrevåg i Sveio, og fekk fiskerinummer H-1-SO. I 1955 kjøpte Ingvald Nilsen, Espevær, ”Svalen”, som fekk fiskerinummer H-34-BO. Knut Kvernenes i Espevær seier at ”Svalen” var ei god skøyte. Vi har ingen foto, men skøyta var svært lik ”Nor”. Den var utrusta for reketråling då den vart kjøpt, og dei tråla litt. Skøyta låg ved Bådeholmen. Den vart seld alt i 1957 til Filtvedt i Hurum kommune og fekk namnet ”Nor 2”. Eigar der var Odne Helland Hansen og fiskerinummeret BD-2-H. Skøyta vart seld etter at fleire båtar frå Østfold var i Espevær og hadde denne plassen som base for tråling vinteren 1957. I 1967 vart det montert ein 112 HK Skandia motor. I 1971 gjekk skøyta ut som fiskebåt, då eigaren fekk ny båt. Maskinen vart sett i den nye båten. Skøyta vart seld til ein mann som forhandla Skandia maskiner. Han monterte ein 4 sylinder Skandia motor. Skøyta vart frå no av nytta til fritidsfartøy. Vidare lagnad er ikkje kjend.

- Seglskøyte Bygd på ukjend stad og år.  
**”Svanen”** Dimensjonar: 34,0 x 13,0 x 5,0 fot.

I 1920 var ”Svanen” registrert på P/R Erik K. Tollevik, Bømlo, fiskerinummer H-86-BO. Dette er ei skøyte vi veit svært lite om. Den har truleg vore brukt til kystfiske, og vart hogd opp i 1934/35.

- Motorkutter Bygd av Page and Chambers i Lowestoft, England, i 1891.  
**”Sveholm”** Tonnasje: 37 br.t. 19 n.t. (før 1934), 39 br.t. 20 n.t. (etter 1937).  
 MHNR (før 1934) Dimensjonar: 58,7 x 18,8 x 7,3 fot.  
 LHXR (etter 1934) Motor: 32 HK Bolinder (1911), 60 HK June Munktell (frå 1934 innsett 1946), 90 HK Alpha (innsett 1957).



*"Sveholm" passerer Hagesund midt på 1950-talet. – Foto: Jensens samling*

Kutteren var bygd som "Emerald" for J. J. Colby i Lowestoft. Fiskerinummer LT-411. I 1900 tok D. Thatcher i Kessingland over, og i 1901 vart den seld til H. Muttit, også Kessingland. I 1904 vart båten kjøpt til Noreg av Johan R. Vaage, Rangvald Vaage og Peder K. Bringsvær i Sandshamn på Sunnmøre og fekk namnet "Harald". Den vart nytta til islandsfiske og til vintersildfiske på Møre. I 1911 vart den seld til Didrik Maaen i Volda, og namnet vart endra til "Ædelstein". Der vart den nytta til lastefartøy og i turisttrafikk. Etter at Didrik døydde, overtok sonen Alfred Aursnes kutteren i 1933. Han brukte den til isfart til Ålesund og i sandfart. I 1936 vart fartøyet seld til Olaf Myklebusthaug, Eggesbønes i Herøy kommune, og gjekk framleis i is- og sandfart. I 1938 vart

kutteren seld til Karl L. Bungum, Framfjorden i Sogn, og fekk fiskerinummer SF-20-VK. I 1941 tok Ortnevik Båtbyggeri i Ortnevik i Sognefjorden over kutteren. Dei bygde "Ædelstein" om i 1945, etter ein eksplosjon ved Bradbenken i Bergen i 1944. I 1946 vart den seld til Harald A. Kleppsvik mfl. i Bakkasund, fekk namnet "Sveholm" og fiskerinummer H-20-AV. Same året vart det montert ein brukt 60 HK June Munktell i kutteren. Den vart nytta til hjelping om vintrane, og var på 1950-talet fleire år på størjefiske om somrane og på notfiske etter torsk på Lofoten om våren. Elles var dei på drivgarnfiske etter sild om vinteren. Utanom sesongane gjekk dei i fraktfart. Då Klara Larsen sitt reiarlag i Espevær selde "Lyngvær" til Kleppsvik i 1959, fekk ho "Sveholm" attende som delbetaling. Der vart fartøyet berre brukt nokre få veker i føringsfart for Bjelland i Stavanger med sild frå fiskarane. Fredrik Fylkesnes i Espevær var skipper, og to mann frå Hagesund var med som mannskap. I kutteren var det då gått ein del maur. Båten låg i ro i Espevær til den i 1960 vart seld til Gunvald Håvik Vikane, Ølve i Hardanger. Fiskerinummer H-84-K. Han brukte den til å føra sand, m.a. frå Jøsenfjorden i Ryfylke, og elles til å frakta trelast og murstein. Han fekk montert jernbom på Sunde og ny lukekarm på Nordtvedt. I 1962 kjøpte Knut Berge, Vestre Vinnesvåg i Austevoll, kutteren. Den låg då ved Skjøndal slipp på Laksevåg og fekk reparert baugen, som var delvis knust. I Austevoll var fiskerinummeret H-279-AV. I 1963 vart det montert ein 90 HK Alpha frå 1957, som kom frå ein båt ved Ålesund. Arbeidet var gjort av A. Andersen & søner i Dåfjorden. I 1965 fekk Berge montert nytt styrehus ved Eigerøy Slipp i Egersund, for det gamle styrehuset var råte. Den gjekk i fleire år i makrellfart mellom Egersund og Bontelabo Bergen med tomkassar tilbake. Den gjekk også i makrellfart for Bjelland, Stavanger, og førte salt frå Saltkompaniet i Bergen til Sognefjorden. I 1972 vart den seld til Magne Osnes, Hagesund, fekk fiskerinummer R-23-H, vart rigga for reketråling og måla raud. Rundt 1975 vart båten seld til Sveinung Heimstad på Valen i Kvinnherad. Den vart no nytta til lossementa for brislingfisket og til reketråling. I denne perioden sokk den ned, og i 1980 vart den seld til Knut Nygård på Husnes, som heva og slepte kutteren til Husnes. Der vart kutteren liggjande til 1985. Då vart den rigga ned, ribba for alt brukande utstyr og søkkt i Bjørnefjorden. Der enda den "gamle" engelskmannen.

Motorgavl Bygd i 1919.

**”Sverre”** Dimensjonar: 34,0 x 13,0 x 5,0 fot.  
Motor: 7 HK Hein (i 1920).

”Sverre” vart bygd for Severin M. Vika, Bømlo, som open båt. Ved registreringa i 1920 fekk fartøyet fiskerinumner H-41-BO. Båten vart ombygd til gavl på 1930-talet, og dermed vart nota den viktigaste fiskereiskapen. Dei var med landnot om vinteren og mest truleg på brislingfiske om sommaren og hausten. Til lossementa nytta dei ”Bob”, som også var frå Vika. I 1939 vart båten dradd opp i Melkevik på nordsida av Vikafjorden og kom ikkje på sjøen att. ”Sverre” vart hogd opp i 1946.

Motorkutter Bygd ved Bjørkedalen i Romsdal i 1915. Ombygd i 1955.

**”Svint”** Dimensjonar: 33,0 x 12,0 x 5,8 fot.  
Motor: 16 HK Populær (1919), 12 HK Wichmann (innsett 1963), dieselmotor, ukjend storleik (innsett omlag 1988).

Eigarar og namn på båten før 1952 er ukjende, men truleg har båten høyrte heime på Møre. Den var bygd sua. Etter 1952 vart den kjøpt av Einar Bolstad, Tepstad i Hamre kommune ved Bergen. Der hadde den namnet ”Tepstad” og fekk fiskerinumner H-28-HE. I 1960 kjøpte Steinar K. og Stein Arne Lønning, Bømlo, båten frå eit dødsbu i Valestrandsfossen og kalla den ”Svint”. Fiskerinumneret vart H-106-BO, (B/64). Båten vart brukt til håfiske med garn og til reketraling. I 1963 sette Steinar inn ein brukt 12 HK Wichmann, som hadde stått i ”Lysholm” tilhøyrande Peder Skorpetteit, Tysnes. Kjøpesummen var 3000 kr. Den vart montert ved Espevær Slipp og Mek. Verkstad. Der vart også samstundes trålutstyret montert. I 1972 vart kutteren seld til Lars Inge Jacobsen, Auklandshamn



*”Svint” etter at den kom til Sveio i 1972.  
Foto frå Kjell Lønning si samling*

i Sveio. Han brukte den som fritidsbåt, bygde ut styrehuset og innreida rommet. Han selde ”Svint” i 1979 til Lars Eikeland, Stend i Fana. Han brukte den også til fritidsbåt. Ein båtbyggjar på Lepsøy hjelpte til med å byta ut ein del av hekken, skifta ein del rekkestøtter, laga nye rekker og skifta stamn i baugen. I 1987 vart den seld til Anders Røyne i Oslo. Han var bilmekanikar og sette inn ein marinisert diesel bil-motor i kutteren på slutten av 1980-tallet. Etter nokre år selde han kutteren til ein annan i Oslo med ukjent namn. Vidare lagnad er ukjend.

Motorskøyte Bygd på Lista i 1916.

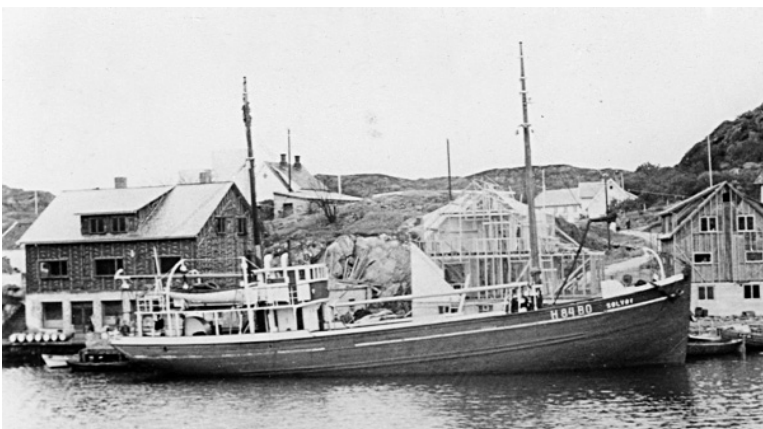
**”17. Mai”** Dimensjonar: 34,0 x 14,0 x 6,0 fot.

**”Kari”** Motor: 12 HK Wichmann (frå 1920 innsett 1923)



”17. Mai” vart bygd for Laurits Eide, Bømlo, som segla skøyta frå Lista og heim heilt åleine. Då han kom i Karmsundet, var han så trøytt at han hadde vanskar med å halde seg vaken. Ved registreringa i 1920 fekk skøyta fiskerinumner H-48-BO. Eigar var då Kristoffer Eidesvik og Nils Mæland, Bømlo, og namnet var ”Kari”. I 1923 vart det sett inn motor. Skøyta vart brukt til makrelldriving, sildefiske og som lossementa. Den vart seld til Hetland merkedistrikt ved Stavanger i 1924, fekk fiskerinumner R-138-HT og var eigd av Olaf Meling mfl., Austre Åmøy. Der fekk den igjen namnet ”17. Mai”. Skøyta vart opphogd i 1937.

Motorskip Bygt ved Chartiers Navals del Quest i St. Malo i Frankrike i 1919.  
**”Sølvøy”** Tonnasje: 178,33 br.t. 70,99 n.t. (1937), 181,28 br.t. 83,38 n.t. 300 tdw. (1958).  
 LJEB Dimensjonar: 101,7 x 26,2 x 11,6 fot.  
 Motor: 120 HK Bolinder (innsett i Frankrike), 250 HK Union (1952).



”Sølvøy” i Espevær i 1951, då ein bygger opp igjen husa etter brannen.  
 Foto frå Rolf Nesse si samling

Skipet vart bygt som ”Harenquier No 1” og eigar i 1920 var French Government i St. Malo i Frankrike. I 1923 er eigar Percheriede Normandi, og skipet er kalla ”Lieutenant Robert Couturier”. I 1928 heiter skipet ”Le Cassellois”, eigar er Leon Briche Dunquerke i Frankrike. Det vart selt i 1935 til Maurice Torns, Gravelines, og vart kalla ”Saint Phillippe”. I Frankrike var fartøyet først nytta i marinen, seinare til fiske etter torsk ved New Foundland. Då var det 30 mann ombord. I 1936 vart skipet kjøpt til Noreg av Nils og Lauritz Larssen, Espevær, og omdøyppt til ”Sølvøy”. Fiskerinumneret

vart H-84-BO. Monrad Larssen var heile tida skipper og seinare medeigar i båten. Som ein raritet på fartøyet fanst det eit slags alter og ein Jomfru Maria-figur, som var plassert i eit skap akterut i kahytta. Dei franske eigarane var nemleg katolikkar. Dette vart ståande om bord i fleire år. ”Sølvøy” var kvit då den kom, men vart mala grøn like etter. Då ”Sølvøy” kom til Espevær, var den etter måten ein svært stor båt, som på mange måtar var føre si tid. ”Sølvøy” vart brukt både til fiske og fraktfart. På Island var skipet utrusta med 1400 tønner og lasta 3000 hl sild. Fyrste året på Island var dei utan styrehus. Så fekk dei bygd keising, styrehus og båtdekk ved Kvernenes Skipsbyggeri i Brandasund i 1937. På same tida vart mastrene kutta ein del. Dei var av pitspine og stod ombord heile tida. ”Sølvøy” var på snurping før krigen, leigd av Chr. Bjelland i Stavanger. Berre skipperen, Monrad Larssen, var frå Espevær. Mannskap, doryar og bruk kom frå Bjelland sin båt ”Sardinen”, som var til ombygging. Mellom fiskerisesongane gjekk ”Sølvøy” i fraktfart. Det gjorde dei også frå hausten 1939 til etter krigen. Då ordninga med nøytralitetsvakt starta, vart fartøyet mala grått med to store norske flagg på kvar side. Det norske flagget vart også mala på styrehustaket. Fartøyet gjekk i fraktfart på strekninga Kirkenes til Danmark og Sverige. Vinteren 1940 låg dei saman med ca. 20 andre fraktbåtar fast i isen i Skagerrak i åtte dagar. Då var det pakkis frå Færder til Skagen. Den 9. april 1940 var dei midt på Jæren, lasta med kalkstein frå Nord-Møre. Då kom det så mykje fly at dei skjøna at noko var gale. Dei snudde og kom seg heim til Espevær. ”Sølvøy” måtte, som så mange andre båtar, gå i fart for tyskarane. Den gjekk m.a. med forsyningar frå Fredrikstad til dei tyske forlegningane i Tromsø. Fyrste

gongen den vart beordra låg dei i Stavanger. Oppdraget var å gå til Vadla i Jøsenfjorden for å frakte sand til bygginga av den store ubåtunkerer på Laksevåg. Etterpå gjekk dei med sand til aluminiumsverket i Sauda. I 1945 var "Sølvøy" på Island, som einaste ekspedisjon frå Espevær. Det var så tidleg etter krigen at det var vanskeleg å skaffa utrustning. Seinare vart fiske ved Island årleg, like til den vart seld. Eigarane av "Sølvøy" hadde drivgarnlenk til dette fisket sjølve. Ei stund var det faktisk ein eigen mann tilsett i Espevær for å reparere drivgarnlenker. Etter krigen og fleire år framover var "Sølvøy" på vintersildfiske med snurpenot. Nokre år hadde den bruket til Nils Økland i Øklandsvågen, og Nils var bas. Etter krigen førte "Sølvøy" også mange laster med byggjematerialar til Finnmark, som skulle byggjast opp etter krigsherjingane. Dei gjekk fast i to år. I 1947 kom Knut Smedsvik frå Haugesund inn som medeigar i ein periode. I 1952 vart det sett inn ein 240 HK Union i Auklandshavn i Sveio. Den gamle Bolinderen vart sett inn i kutteren "Faarøy". Den nye Union'en kom frå fjordabåten "Ombofjord", som skulle kondemnerast. På slutten av tida i Espevær gjekk dei i fraktfart med islandsild frå Haugesund til Sverige, m.a. til Stockholm. Hausten 1957 fekk dei maskinhavari der. Ny veiv frå Union i Bergen måtte skaffast, og heile motoren vart demontert. I fraktfart var det sju mann ombord, tre på vakt og tre fri, pluss stuerten som berre gjekk på dagskift. I 1957 vart "Sølvøy" seld til A/S Utvik (Einar Meling), Haugesund, som kalla båten "Utvik". Monrad Larssen var framleis skipper. Den 4. januar 1959, på reise frå Mosjøen til Herøya med tømmer, forliste "Utvik" etter kollisjon ved Feistein fyr på Jæren. Den vart pårend i snøtjukke av eit større fraktfartøy frå Oslo som kløyvde "Utvik" i to. Det vart sagt at den folda seg ut som ei bok og flaut ei stund på trelasta. Fem mann var om bord, m.a. Monrad Larssen og Einar Endresen frå Espevær. I tillegg var Bernt Olav Kvernenes, Haugesund, ombord. Dei redda seg, men to mann som låg til køys omkom, ein frå Haugesund og ein frå Karmøy. Slik fekk det stolte fartøyet ein trist slutt.

Motorkryssar Bygd ved Lunde Båtbyggeri, Lundegrend på Tysnes, i 1945.  
**"Sønnodd"** Tonnasje: 65 br.t. 25 n.t. 100 tdw.  
 LIII Dimensjonar: 69,5 x 18,6 x 8,8 fot.  
 Motor: 122 HK Union (1944).



"Sønnodd" ber som "Lukksund" ved hovleriet i Smedasundet i Haugesund i november 1956. – Foto frå Kjell B. Sønstabø si samling

Båten vart bygd for Engel og Nils Berge P/R, Malkenes på Tysnes, med namnet "Lukksund". Fiskerinummer H-37-T. Den gjekk med tørrfisk frå Nord-Norge til Bergen og i fraktfart til Sverige med salta sild. Midt på 1950-talet gjekk den ut av fiskeriregisteret. "Lukksund" vart kjøpt til Espevær i 1967 av Odd og Tore Jan Sønstabø, som kalla båten "Sønnodd". Der vart den heile tida brukt til fraktfart og sandføring. "Sønnodd" vart seld i 1968 og bytta ut med ein større stålbåt. Kjøpar var Arne A. Boge, Bogevik, Bergen. Han kalla båten "Bogodd" og selde i 1971 til Sigurd Gangstø, Utbjoa. Fartøyet sokk, lasta med stykkgoods, etter grunnstøyting i Byfjorden ved Bergen den 9. juni 1972.



Motorskip Bygt ved Scheepswerft's Lands Welwaren I. S. Figeë i Vlaardingen i Nederland i 1910.  
**"Sønnoodd"** Tonnasje: 106 br.t, 71 n.t. (1939), 107 br.t. 63 n.t. 150 tdw. (1965), 98 br.t., 66 n.t. (frå 1980)  
 LKEK Dimensjonar: 79,4 x 21,65 x 9,2 fot.  
 Motor: 120 HK Wichmann (1939), 150 HK GM (1974),  
 300 HK Fiat Iveco (ca 1980).



*"Sønnoodd" ber etter at den var komen til Stammeshella i juli 1976. – Foto frå Per Alsaker*

fiskerinummer R-51-SL. Medan den var heimehøyrande på Karmøy, vart båten brukt til fiske og fraktfart. I 1963 vart den seld til Trygve Haugland, Ølve i Kvinnherad. Skipet vart omdøyppt til "Haugland" og selt i 1964 til Sten og Sigmund Stenersen, Mosterhamn. Dei selde i 1968 til Magnar Stornes P/R, Sandvollan, Stokmarknes. I 1969 vart skipet,



*"Sønnoodd" ber som "Lotos" i Espevær i 2001 etter at den var seld tilbake til Holland og ombygd. – Foto frå Eva Sønstabø*

Nederland og fekk namnet "Red Herring" og kjenningssignal PCGL. I 1997 er det Kees De Lind von Wyngaarden og Bente Ledeboer i Rotterdam i Nederland som står som eigarar. Skuta vart i 1997 ombygd og har fått mest same utsjånaden som den hadde då den vart sjøsett i 1910. Den har fått att det fyrste namnet og er blitt ein luksuriøs seglbåt. Den var på ein større tur til Norge i 2001, og var innom både Espevær, Moster og andre stader der den tidlegare har høyrte heime.

Skipet vart bygt for C. Roeleveld, Scheveningen i Nederland, med namnet "Lotos". Fiskerinummer SCH-445. I 1939 vart skipet kjøpt til Noreg av Olaus O. og Fredrik O. Sund i Kopervik. Dei var i Nederland med fartøyet "Septer" og slepte "Lotos" til Ytreland på Karmøy. I Nederland låg "Lotos" halvfull av vatn, og dei fekk den billeg, etter som den var utrangert som fiskefartøy. På Ytreland reinska dei skroget for gammalt utstyr og slepte det til Haugesund Slipp. Der fekk dei innsett motor og bygd opp styrehus og bru på nytt. Deretter gjekk dei på islandsfiske med båten, som no hadde fått

som då var skada av brann, kjøpt av Tore Jan Sønstabø P/R i Espevær, som kalla det "Sønnoodd". Det vart gjort omfattande ombygging, med delvis nytt styrehus og ny innreiing. Halve galgedekket måtte også skiftast. Dette arbeidet vart gjort ved Johs. Mæhle Mek. Verkstad i Espevær. Båten vart brukt til føring av sand og graving av skjelsand på havbotnen m.a. i Nordøyane ved Espevær. I 1972 selde dei båten til Halstein Møgster, Stammeshella, Vaksdal kommune. Her vart den omdøyppt til "Mo". I 1980 vart "Mo" kjøpt av Åge Møster, Stammeshella. Han selde vidare i 1988 til Anders Henden, Bruhagen ved Kristiansund. Nytt namn vart "Laredo". Sidan 1950-talet vart fartøyet berre brukt til fraktfart. I 1993 vart det selt tilbake til



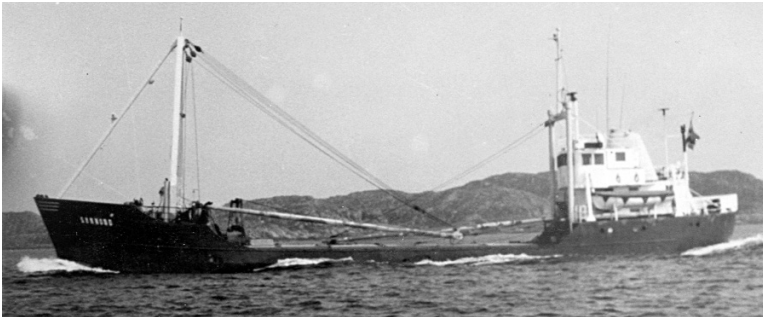
"Sønnodd" her  
som "Lyngør".  
Foto frå Dag Bakka jr.



Motorskip Bygt av Schulte & Bruns, Emden i Tyskland, i 1934 (b/n 91).  
**"Sønnodd"** Tonasje: 193 br.t. 91,6 n.t. 174 tdw. (1934),  
 JWLF 199 br.t. 108 n.t. 250 tdw. (1970), 265 tdw. (1972).  
 Dimensjonar: 107,4 x 23,0 x 10,1 fot.  
 Motor: 145 HK Deutz (1934), 300 HK Wichmann (1962).

Skipet vart bygt for Grosser Kurfurt Heringfisherei A/S, Emden, med namnet "D. Dressmann Penning". Fiskerinummer AE 121. Her vart det nytta som sildedriver fram til krigen. Frå oktober 1939 til 1945 var skipet i tysk marineteneste, nummer V 1210, og vart brukt som vorpostenboot. Frå 1944 var nummeret VS 1504, og bruken vorpostensicherungboot. I august 1945 vart det levert tilbake til eigarane og brukt som fiskefartøy. I 1957 vart båten kjøpt av Fridjof Fredriksen og Albert Edvardsen, Kopervik, som gav den namnet "Gångholm". Den vart brukt som kombinert fiske- og fraktesbåt, men fekk ikkje fiskerinummer. Dei selde fartøyet i 1961 til Lars Stokka og Malfred Stølen i Siggjarvåg. Skipet vart då kalla "Lyngør" og rigga til reint fraktesfartøy. I 1962 fekk den nytt styrehus, ny rigg og ny motor. I 1971 overtok Anders Stokka parten til Lars Stokka. I 1972 vart fartøyet kjøpt av Odd og Tore Jan Sønstabø, Espevær. Nytt namn vart "Sønnodd". Dei rigga skipet til for sandføring hjå Johannes Mæhle, Espevær. I tillegg til sandføring vart båten brukt til graving av skjelsand rundt Espevær. Sønstabø selde "Sønnodd" i 1976 for å kjøpe større båt. Kjøpar var P/R Johan Haanes, Rovde ved Ålesund. Nytt namn vart "Vestodd", som vart seld igjen i 1983 til Arne M. Bøe, Bøfjorden ved Kristiansund. Skipet fekk namnet "Arne Marius". I 1987 kjøpte P/R Gunvald & Rune Sundsøy, Kvalvåg ved Florø, båten og gav den namnet "Frøysjø Junior". Same året vart den omdøpt til "Frøysjø". I 1988 vart den seld til Helge Tysse, Tyssebotn. Nytt namn vart "Fjordsyn". I 1991 vart "Fjordsyn" kjøpt av Aslak Dyrkolbotn, Tyssebotn. Han selde året etter til Fraktservice A/S, Ørsta ved Ålesund. Nytt namn vart "Arild". I 1998 vart båten seld til Hareid Kystfrakt A/S ved Helmer Hansen, Sunnmøre, som selde i 2000 til Tallo A/S, ved Gunnar Nilsen på Smøla. Heile tida vart båten brukt til frakting av sand. I august 2001 vart skipet seld til Belize i Sør-Amerika, men først gjekk det til Southampton for å bli bygd om til seglfartøy.

Motorskip Bygt av G. Renck Jr i Hamburg, Tyskland, i 1942 (b/n 672). Ombygd til fraktebåt i 1965.  
**”Sønnodd”** Tonnasje: 299 br.t. 172 n.t. 470 tdw.  
 JWRN Dimensjonar: 135,9 x 27,9 x 8,6 fot.  
 Motor: 400 HK Wichmann (1965).



”Sønnodd” lasta med sand. – Foto frå Odd Sønstabø

Skipet vart bygt for Die Deutsche Marine i Tyskland. Namnet er ukjent, men det vart brukt som hjelpefartøy. Den engelske marine overtok båten i 1945. I 1946 kjøpte den norske marine båten for 67.500 kr. Namnet vart no ”S.K.Ø. 38”. Den vart seld i 1962 til Br. Anda, Stavanger, for kondemnering. Men etter som det var ein sterk båt, vart den bygd om til lastebåt i 1965 ved eigen verkstad. Namnet vart ”Jadar”. I 1966 vart båten seld til K/S Kurt Larsen & Co., Skudeneshavn, og nytt namn vart ”Skude”. Dei selde i 1970 til Johannes Matre, Sandeid, der den vart omdøpt til ”Sandsund”. To år etter vart ”Sandsund” seld til Sandfrakt A/S ved Johannes Matre i Ølen. I 1976 vart båten kjøpt av P/R Sønnodd, ved Tore Jan Sønstabø i Espevær, som gav den namnet ”Sønnodd”. Båten vart nytta til føring av sand og graving av skjelsand. I 1985 vart ”Sønnodd” seld til Arena Rederi A/S i Verdal. Nytt namn vart ”Liv Marit”, og året etter ”Aron”. I 1988 seld til Trondheim Mørtelverk A/S, Trondheim, som same året selde til P/R Into, ved Ingvald Drilen i Vallersund i Sør-Trøndelag. I 1991 vart ”Aron” kjøpt av Fosen-frakt, igjen ved I. Drilen i Vallersund. I 1993 er Fjordfrakt A/S i Rensvik, Kristiansund N eigar. I 1998 kom skipet sørover att. Eigar var Odd M. Stabben i Hagavik, og namnet vart ”Opsanger”. Han selde i februar 2001 til Bruschan sjøtransport på Eidsvågneset. Det skulle bli fartøyet sine siste eigar. I juni 2003 gjekk båten på land ved Stongalykt ved Sotrabraua i Vattlestraumen, lasta med 455 tonn oljegrus. Båten kom av ved eiga hjelp, men sokk ved Nordnespynten på veg til Bergen. Der enda skipet, på veg frå Etne for å losse ved NCC sitt anlegg på Laksevåg. Skipet hadde blitt nekta adgang til Puddefjorden.

Motorskip Bygt ved Fried Knupp i Duisburg i Tyskland i 1967 (b/n 388). Ombygd 1974 og 1982.  
**”Sønnodd”** Tonnasje: 437 br.t. 270 n.t. 735 tdw. (1937), 442 br.t. 256 n.t. 775 tdw. (1982),  
 771 BT 256 NT 1000 tdw. (1990).  
 LAOB Dimensjonar: 57,49 x 9,0 x 4,2 meter.  
 Motor: 700 HK MWM (1967), 770 HK Alpha.



”Sønnodd” ein måned før den forliste. Her aust av Moster 21.10.98. – Foto: Svein T. Sønstabø

Denne ”Sønnodd” vart bygt for Lubbert Kiepe Haren A/D Ems i Tyskland under namn ”Harun”. I 1973 kjøpte Svend A. Hundestad, Danmark, båten og gav den namnet ”S. A. Gudmand”. To år etter selde han til Jørgen Christensen P/R i København. Nytt namn vart ”Vestholm”. I 1975 kjøpte K/S Eidesvik & Co, Bømlo, båten og gav den namnet ”Single Boy”. Skipet vart nytta til føring av sand og oljegrus, m.a. mellom Norge og Færøyane.

I 1977 selde dei "Single Boy" til Arena Rederi A/S i Verdal. Nytt namn vart "Liv Marit". I 1985 kjøpte Tore Jan Sønstabø, Espevær, båten og kalla den "Sønno". I februar 1988 sokk den ved kai i Nordre sundet heime ved Bådeholmen, fullasta med skjelsand. Den la seg over med mastrene mot land. Eigarane leigde ein stor frakteskute, som grabba ut skjelsanden. Amundsen Diving og lokale mannskap hjelpte til. På lågvatn var lukekarmen over vassflata, og då lensa dei båten med ei sildepumpe. I maskinrommet stod vatnet til midt på hovudmotoren. Maskinrommet vart raskt lensa, og veivhuset på motoren tømd for vatn, slik at motoren kunne startast. "Sønno" gjekk for eigen maskin frå Espevær til verkstad på Karmøy. Det var ein del skader på det elektriske anlegget forut. To år seinare vart det bygd shelterdekk på båten, dette også på Karmøy. Etter dette heldt den fram i sand- og skjelsandfarten. Den 22. november 1998 fekk "Sønno" maskinhavari, rak på land og sokk ved Håkallen utanfor Grimstad. Skipper og reiar, Tore Jan Sønstabø, omkom. Han var avlørsar for sonen på denne turen. Ulukka gjorde sterkt inntrykk på alle, og vil ikkje verta gløymd. Vraket av "Sønno" vart fjerna i juni 1999. Det vart tatt på ein lekter og ført til Göteborg for opphogging.

Motorbåt Bygd av Capps & Ward i Lowestoft, England, i 1897.  
**"Sønno"** Tonnasje: 38 br.t. 17 n.t. (i 1920), 43 br.t. 17 n.t. 65 tdw. (før 1955),  
**"Sturlason"** 49,2 br.t. 17,36 n.t. (etter 1955).  
 MNVG (før 1934) Dimensjonar: 59,6 x 17,0 x 7,8 fot (1916), 66,0 x 17,6 x 7,45 fot (1955).  
 LHRL (etter 1934) Motor: 25 HK Skandia (1917), 40 HK Wichmann (1938), 50 HK Wichmann (1958),  
 135 HK 3 syl. DC Wichmann (frå 1962 innsett 1971), GM 365 HK (1995).



"Sturlason" på 1930-talet. – Foto frå Kjell Lønning si samling

Kutteren vart bygd som "Sweet Bud" for J. C. Cooper i Lowestoft. Fiskerinummer LT-724. I 1901 vart den seld til J. E. Curtis, Kessingland i Lowestoft. I 1908 kjøpte W. O. Youngman kutteren. Han selde i 1911 til A. C. James, også Lowestoft. I 1913 vart båten kjøpt til Noreg av Peder Å. Lønning og Peder Holme, Bømlo. Kristoffer Å., Ånen Kr. og Severin Lønning og Gerhard Eide vart medeigarar seinare. I 1917 vart den første motoren montert og då vart truleg også det fyrste styrehuset bygt. Før den tid hadde den berre ein open "styrebås". Enok Eide arva Gerhard sin part i båten. Frå no av kalla dei kutteren "Sturlason". Ved registreringa i 1920 vart fiskerinummeret H-2-BO. Medan "Sturlason" var heimhøyrande i Bømlo,

vart den brukt på makrelldorging i Nordsjøen, silledriving og botnagarnsfiske om vinteren. Dei var også på pilkefiske sør i Nordsjøen, då stasjonert i Svinør. Elles var dei fleire haustar på Nordland og salta sild. Dei gjekk også i fraktfart. I 1923 var dei på Finnmark-kysten og fiska med snurrevad etter flyndre. Skipper på denne turen var Mikal Halvorsen frå Haugesund. I 1938 vart det bygt nytt styrehus hjå Andersen & søner i Dåfjorden. Då dei var ferdige der, gjekk dei til Rubbestadneset og fekk montert ein 40 HK Wichmann motor. Hausten 1939 fekk dei elektrisk lys om bord. Peder S. Lønning



*”Sturlason” ber som  
”Sweet Bud”, til høgre,  
før 1911 då den høyrde  
heime i Lowestoft.  
Foto frå Perry Watson*



overtok seinare parten til Ånen Kr. Lønning. I 1950 vart ”Sturlason” seld til Stener, Harry og Alf Stenersen, Moster. Fiskerinummer H-37-M. Dei brukte båten til fraktfart på kysten. Våren 1954 var dei på veg frå Oslo til Vestlandet, og gjekk langs kysten på utsida. Det var stor sjø og mykje slingring. Då dei var på høgde med Homborsund Fyr, sprang båten lekk og motoren stoppa. Mannskapet gjekk i lettåten og vart berga. Båten dreiv vidare vestover og vart funnen flytande med berre baugen over vatnet. Vraket vart slept til lands og vart kjøpt av Odd Sønstabø, Espevær, frå forsikrings-selskapet. Odd



*”Sturlason” ber som ”Sønnøy” på veg inn til Rubbestadneset. – Foto frå Odd Sønstabø*

leverte ”Sturlason” til Phile skipsbyggeri i Løfallstrand for reparasjon. Her vart båten reparert, og faktisk bygd ny, så det var berre skanten som var att av den. Nytt namn vart ”Sønnøy” og fiskerinummer H-60-BO. Styrehuset som før hadde stått på båten vart sett på ny høgare ruff og det vart bygd dekkshus i akterkant til bysse. Under dekk var båten heilt open frå baugen til hekken. På ettersumaren 1955 vart den slept av M/K ”Blue Bell” heim til Espevær Slipp og Mek. Verksted. Lars Brekke og Rolf Nesse sette opp skott, la dørkar og innreia kahytt og lugar m.m. Knut Kvernenes monterte samstundes 40 ”hesten” som før hadde

stått i båten. Då dette vart gjort, sette ”Sønnøy” kursen for Hagavik i Os og fekk montert vinsj. Deretter gjekk dei til Helge Sævik i Kopervik og installerte elektrisk lys. Etter dette var ”Sønnøy” klar til å gå til Ramsholmesundet ved Espevær for å grava etter skjelsand. Restarbeid med innreing av byssa vart gjort medan båten låg og lasta. På nyåret 1956 vart båten gjort klar for vintersildfisket med drivgarn og botnagarn. ”Sønnøy” var på sildefiske kvart år til det var slutt på silda tidleg på 1960-talet. Dei hadde gode resultat. Elles var det graving etter skjelsand og føring av sand og singel.

I to år førte dei tare for Ola Stoknes i Espevær til ein fabrikk i Fana, seinare for Protan Fagertun ved Haugesund. Midt på 1960-talet fekk den nytt overbygg i aluminium frå Marine Aluminium i Haugesund, innreia i Grindheimsvågen på Moster. Omkring denne tida vart motoren skifta ut med ein brukt 50 HK type K Wichmann, som hadde stått i M/K "Sandholm" frå Karmøy. I 1971 vart den skifta ut med ein 135 HK DC som hadde stått i "Solei" frå Fjell. "Sønnøy" var også ein kjend båt i sjøheimevernet, SHV-område 311. Der gjorde den teneste under alle øvingane frå tidleg på 1960-talet til den vart seld til Kristen Jonassen, Sandnes, i 1972. Han selde vidare i 1984 til Karl Sigmund Vestbø, Judaberg i Ryfylke. Der gjekk den m.a. i fraktfart frå Stavanger til øyane i Ryfylke. I 1991 vart "Sønnøy" kjøpt av Knut Magne Fylkesnes i Rubbestadneset, som nytta båten til lystfartøy. Siste eigar, frå 1994, var Einar Rangøy i Kårvåg ved Kristiansund. Båten vart då bygd om med full seglføring. Den fekk montert ny motor, ein GM 356 HK. Sommaren 1998 tok det fyr i "Sønnøy" medan den var på Folla. Den forliste og vart stroken i skipsregisteret 25. november 1998, 101 år etter at den vart bygd.

- Motorskip Bygd ved Glommens Mek., Fredrikstad, i 1954 (b/n 145).  
**”Tauranga”** Tonnasje: 150 br.t. 84 n.t. (1954), 158 br.t. 79 n.t., 172 br.t. (2001).  
**”Tauma”** Dimensjonar: 23,72 x 6,0 x 2,08 meter (1954), 30,2 x 6,4 x 3,6 meter.  
 LCRM Motor: 120 HK type AB Wichmann (1953), 325 HK Wichmann (1969).



”Tauranga” passerer Moster med last i august 1996. – Foto: Svein T. Sønstabo

Eidesvik, båten i 1994 og kalla den ”Tauranga”. Den vart ombygd til brønnbåt i 1995 hjå Th. Hellesøy i Løfallstrand. Det vart m.a. montert ein 6 tonn Aukra kran med 5 meter arm, type Atlas 3500. ”Tauranga” transporterte laksesmolt (settefisk) i området frå Stad til Stavanger. Den fekk namnet ”Tauma” i mars 2001, då eigarane overtok den nye ”Tauranga”. ”Tauma” vart seld i april 2002 til Tore Johansen på Dønna ved Sandnessjøen. Han er i 2004 framleis eigar og brukar den til brønnbåt.

Båten vart bygd som ”Klorina” for Borregaard A/S (A/S Helger bruk) i Sarpsborg. Den vart brukt som klorintankar, for det meste i Oslofjorden. I 1956 vart båten forlengd ved Glommens Mek. Verksted. I 1969 fekk den montert inn ein 4 DCT 325 HK Wichmann. I 1972 vart det skifta styrehus. Arbeidet vart utført ved Sarpsborg Mek. Verksted. I 1978 vart den bygd om til saltsyretankar. Etter at det hadde vore brann i båten i 1992 kjøpte Tauranga A/S, ved Bernt Arne og Arnt

- Motorskip Skrog bygd i Polen i 2000. Utrusta ved Bømmeløy Mek. Verksted A/S (b/n 1), Bømlo.  
**”Tauranga”** Tonnasje: 707 BT 212 NT.  
 LLLV Dimensjonar: 46,5 x 10,4 x 5,2 meter.  
 Motor: 1676 HK Caterpillar (2000).  
 Hjelpemotorar: 2 stk. 280 HK Caterpillar (2000).



”Tauranga” passerer Goddebrua i 2001. – Foto: Svein T. Sønstabo

oppdrettsanlegg langs heile kysten og Shetland. Dei fører også sild, makrell, kveite og stor torsk. I 2004 er den framleis i eige i Bømlo.

Skroget og styrehuset til ”Tauranga” vart bygde i Polen for Bernt Arne Eidesvik, Arnt Eidesvik og Kjetil Tufteland, Bømlo, og var teikna av Vik og Sandvik på Fitjar. Like før jul 2000 vart skroget taua til Bømlo og utrusta ved Bømmeløy Mek. Verksted. Skipet var det første fartøyet som vart utrusta der. Det vart sett inn ein Caterpillar som hovudmotor og ein 7,5 tonns Karmøy Winch kran med 15 meter bom for å rekka opp i oppdrettsanlegga. Bømmeløy Mek. Verksted fekk vist at dei var i stand til å gjere godt arbeid innan korte tidsfristar. M/S ”Tauranga” er ein svært fin båt, som vart bygd for å føra levande fisk og smolt (settefisk) til



Motorbåt Bygd i 1932.  
**”Teddy”** Dimensjonar: 26,0 x 9,0 x 3,2 fot.  
 Motor: 6 HK Wichmann (i 1940).

”Teddy” vart kjøpt frå Koparvik av Marchus Larsen, Espevær, omkring 1937 og fekk fiskerinummer H-141-BO. ”Teddy” hadde styrehus, og framme var det kahytt. Kahytt og styrehus vart teke av og nytt maskinhus vart laga av Lars Brekke, Espevær. Båten vart då open, slik at den kunne nyttast til føringsbåt for forretninga til Lauritz Larssen A/S. Dei hadde tilsyn med hummarparken og kjøpte hummar for Chr. Bjelland & Co, Stavanger. ”Teddy” vart brukt til føring av hummar og humramat. Humramaten kom frå Bjelland i tønner og skulle fordelast på parkane. Den 23. juli 1941 tok Johan Emil Knutsen (31), Espevær, ”Teddy” for å gå til Shetland. Det kom to mann og ei kvinne frå Stord med ein liten motorbåt og skulle vera med. Denne båten heitte ”Alf”, var 19 fot og hadde ein 4 HK Sabb motor. Dei tre var Inga Nagel Dahl (24), Kristoffer Einar Dahl (22) og Finn Kattetvedt (25). Det var meininga at dei skulle slepa ”Alf” eit stykke utpå og seinare sleppa den. Men det vart ikkje gjort, for ”Teddy”, som var nokså flat i botnen, slo kraftig i sjøen og tok til å leka. Dette auka på etter kvart, så dei måtte pumpa mykje. Omlag halvvegs til Shetland måtte dei gå frå ”Teddy”. Dei tok olja og anna utstyr over i ”Alf” og heldt fram med den. ”Teddy” sokk den 24. juli. Resten av turen gjekk greitt, og dei kom vel fram til Lerwick på Shetland to dagar etterpå. Johan Emil Knutsen gjorde teneste i marinen resten av krigen. Han var ombord i KNM ”Uredd” og seinare KNM ”Ula”.

Motorskøyte Bygd som los-skøyte i Risør i 1906.  
**”Ternen”** Dimensjonar: 32,0 x 11,0 x 5,5 fot.  
 Motor: 9 HK Rapp (i 1916), 17 HK Rapp (i 1939).



”Ternen” i Haugesund. – Foto frå Rolf Nesse si samling

”Ternen” vart bygd som ei lita Colin Archer los-skøyte. Frå før 1920 var den eigd av Mads Steinsvik mfl., Stol på Karmøy. Den fekk fiskerinummer R-47-SH i 1920. Skøyta vart seld i 1938 til Ole Johannessen, Sandhåland. Skøyta vart brukt til vintersildfiske med botnagarn og til anna garnfiske. I 1946 kjøpte Lars Brekke, Espevær, ”Ternen”, og den fekk fiskerinummer H-135-BO. Tråleutstyret som før var montert på ”Viking” vart no montert på ”Ternen”. Skøyta vart brukt til reketråling og oppkjøp av hummar i sesongane. Lars Brekke dreiv med husbygging og ”Ternen” vart mykje

brukt til å henta materialar frå Haugesund. Trevarer vart også køyrde frå Urangsvåg til Eidesvik og frakta vidare med ”Ternen” til Espevær. I 1950 var den på makrelldorging på kysten av Sør- og Austlandet. ”Ternen” vart seld i 1962 til Larviksfjorden i Vestfold. Skøyta fekk motorvanskar på veg austover, men korleis det gjekk vidare med denne skøyta er ukjent.

- Motorskip Bygd ved Stord Verft i 1950 (b/n 21).  
**”Textil”** Tonnasje: 35,55 br.t.  
 LAKD Dimensjonar: 50,01 x 17,9 x 7,8 fot.  
 Motor. 40 HK Wichmann (innsett 1951),  
 250 HK Volvo med turbo type IMD 100 (1994).



”Tekstil” i norda sundet i Espevær i juli 1994. – Foto: Kjell B. Sønstabø

”Textil” vart bygd for Arne Johannesen, Shoddyfabrikk i Strusshamn på Askøy. Skroget var bygt ved Leirvik Sveis, men utrusta ved Stord Verft. Johannesen brukte fartøyet til å frakte råstoff og stykkgoods. I 1978 vart båten seld til A/S Fortøyningservice i Bergen, men alt etter to månader vart den seld vidare til A. Andersen, Slipp & Mek. Verksted i Dåfjorden. Dei laga nytt styrehus i same stil som det gamle, og nytta fartøyet til frakting, m.a. av dynamitt. Vinterstid vart også båten brukt som isbrytar til verkstaden i Dåfjorden. I 1992 kjøpte Bjørn Dalva,

Espevær, ”Textil”. Medan den var heimehøyrande i Espevær vart den svært lite brukt, men Wichmann-motoren vart bytta ut med ein marinisert Volvo 250 HK. Arbeidet vart utført ved Espevær Slipp og Mek. Verkstad. Motoren var kjøpt frå Austlandet. Den ”gamle” Wichmann motoren står no på Tungenes motormuseum på Randaberg. Propell vart også skifta, og Dalva demonterte bom og vinsj og monterte ein Hiab kran. ”Textil” vart tilrigga slik for å bli brukt som hjelpesfartøy til eit fiskeoppdrettsanlegg. Dalva selde ”Textil” i 1995 til Knut P. Eidsvik på Snilstveitøy i Kvinnherad. Der vart ”Textil” utleigd til oppdrettsnæringa. Etter at den kom dit, vart ein del av hekken korta av for å få ned tonnasjen. Knut P. Eidsvik eig slipp og mek. verkstad og nyttar fartøyet til bruk ved verkstaden.

- Motorbåt Bygd på Nøstbakken i Moster i 1919.  
**”Thor”** Dimensjonar: 30,0 x 9,5 x 4,0 fot.  
 Motor: 7,5 HK Hein (1919).



”Tor” i Åkrehamn ca. 1930.

”Thor” vart bygd for Lauritz og Torvald Tjong, Vika i Bømlo, og vart populært kalla ”Tjaksen”. Ved registreringa i 1920 vart fiskerinummet H-47-BO. Båten vart brukt til sildefiske om vinteren og med makrellnot om sommaren. Ein periode vart den leigd ut til Barane for notfiske. Den var bygd som open båt, men seinare vart det sett på hus framme. I frå 1933-1943 stod båten på land i Rossavika på Vika (utanfor moloen). I 1943 selde Torvald parten sin til Rangvald Tjong. Då kom båten på sjøen att, men vart lite brukt til fiske, berre litt åleruser. Båten vart seld til Haugesund ein gong før 1962, og sokk i Karmsundet før 1965.

*”Tinnsjø” på 1950-talet  
på Austlandet*



Motorskip Bygd i Kristiania i 1887. Ombygd i 1889 ved Akers Mek. Verksted i Oslo.  
**”Tinnsjø”** Tonnasje: 65,90 br.t. 21,03 n.t. 90 tdw.  
 HBQV (før 1934) Dimensjonar: 80 x 14,4 x 6,7 fot.  
 LFBX (etter 1934) Maskin/Motor: 65 HK damp (1887), seinare 2 syl. 60 HK Union, 180 HK ukjend type.

”Tinnsjø” vart bygd for D/S Klæg (R. M. Pederson), Fredriksvern ved Larvik. Båten vart ombygd alt etter to år og spesialtillaga for å gå i slusene i Skiensvassdraget. Den kom i staden til å gå i godsruete frå Kristiania til Telemakskysten. I 1906 vart dampmaskinen og kjelen reparert ved Kaldnes i Tønsberg, og i 1908 vart det gjort ein større reparasjon ved Moss verft. I 1909 vart ”Tinnsjø” kjøpt av A/S R.M. Pederson, Vestre Aker i Kristiania. I 1920 vart skipet overtatt av Interesseseselskapet Tinn Dampskipsselskap (C. W. Bothner), Nordstandshøgda i Kristiania. Rundt 1939 vart båten seld til ”Tinnsjø” A/S, Seljord, Porsgrunn (Nils Halvorsen). I 1953 kjøpte Odd Sønstabø og Sverre Stoknes i Espevær båten for 55.000 kr og brukte den til fraktfart. Dei frakta sement og grov etter skjelsand. ”Tinnsjø” hadde isbrytarbaug, men låg likevel innefrosen i Kragerø sju veker vinteren 1954. I september 1954 vart fartøyet seld til Lars Hauge, Haugesund og to år etter til Johannes og A. Ødegård Jensen, Kragerø. Dei selde i 1968 til John Hauge, Moksheim ved Haugesund, som i 1969 selde til Einar Dahl, Stord, med eigarinteresser i Bergen ved Bjarne Rieber og Jan Einar Greve. I 1980 var ”Tinnsjø” komen til Stavanger og låg ved sida av den tidlegare fjordbåten ”Fjorddrott” i Hillevåg. Deretter vart den delvis nedrigga og forfall meir og meir. Rundt 1987 vart den slept til Hafrsfjord der den sakk. Framleis i 2004 kan ein sjå restane av ”Tinnsjø” på sørsida av Hafrsfjord, eit par hundre meter innafor brua, der den ligg med babord side langt over vatn.

Motorskip Bygd ved Akers Mek. Verksted, Oslo, i 1911 (b/n 325). Ombygd 1953, forlengd 1955.  
**”Tolleid”** Tonnasje: 160 br.t. 57 n.t. (1911), 175 br.t. 72 n.t. 240 tdw. (1953), 194 br.t. 107 n.t. 254 tdw. (1955).  
 MGVQ (før 1934) Dimensjonar: 104,8 x 20,3 x 11,8 fot (1911), 31,94 x 6,18 x 3,65 meter (1956).  
 LCZJ (etter 1934) Maskin/Motor: 84 HK damp (Akers Mek.) (1911), 240 HK Wichmann (1953).





*”Tolleid” her som ”Bergsund” i Kopervik i 1983 – Foto: Tom Bjørge Jensen*

Bygd som kvalbåten ”Ingeborg I” for Bryde & Dahl Hvalfangerselskab, Sandefjord. I 1927 vart ”Ingeborg I” overført til Norwegian Bay Whaling Co A/S. To år etter vart den ført attende til Bryde & Dahl. Frå 1927” var Ingeborg I” med kokeriet ”Thor I” ved landstasjonen i Australia. I 1931 vart kvalfangaren seld til brørne Sæbjørnsen i Steinshamn, Romsdal. I krigen var den rekvirert av tyskarane. Båten vart igjen utrusta for kvalfangst i 1945, men vart liggjande i reserve. Den vart utleigd i 1948-49 til

Brunvold for kvalfangst ut frå landstasjonen Skjelnan ved Tromsø, men vart tatt ut av fangst etter grunnstøyting i 1949. I oktober 1951 vart båten kjøpt av Trygve Gjerde P/R i Mosterhamn, fekk fiskerinummer H-75-M, og seinare namnet ”Bergsund”. Dampmaskinen og innreiinga vart tatt ut og skroget bygd om til frakte- og snurpebåt i Sagvåg. Den kom i fart i juli 1953. I 1955 og vart den forlengd med 19 fot og noko ombygd ved Brødrene Lothe A/S Flytedokken, Haugesund. Den vart brukt til snurping og fraktfart frå Grense Jakobselv i nord til Sverige i sør. ”Bergsund” gjekk med mest all slag last: gjødning, sement og lys- og telefonstolpar til Nord-Noreg. Elles var det dolomitt frå Mo i Rana til Knarrevik ved Bergen og papir frå Drammen til Alvøen ved Bergen. Om vinteren på snurping var den leigd av Gustav Hansen frå Karmøy. Han hadde snurpenotbruk. Det var berre nokre få mann med frå Moster og Bømlo, dei fleste var frå Karmøy. I januar 1974 vart båten seld til Øyvind Tollevik, Espevær, og Martin Eidesvik, Bømlo, der den fekk namnet ”Tolleid”. Båten gjekk for det meste i sandfart mellom Årdal og Tytlandsvik til betongplattformene, som vart bygde i Gannsfjorden. Det vart monterert skot i båten på grunn av at dei førde to typar sand samstundes. ”Tolleid” vart seld i 1977 til P/R Herman Færøyvik, Buskøy, Bergen, og fekk namnet ”Sulevær”. I 1979 vart namnet endra til ”Sulevær Senior”. I 1981 vart den seld til P/R Knut Strandheim, Urangsvåg, og fekk attende namnet ”Bergsund”. I 1985 flytta reiareren til Krakhella i Sogn. I mars 1987 vart båten seld til Nederland, via meglar Magne Risa i Sandnes, for å bli ombygd til lystfartøy. Vidare lagnad er ukjend.

Motorskøyte Bygd ved Høllen Skipsverft i Søgne i 1931.

**”Tollevik”** Tonnasje: 23 br.t. 7 n.t.

LDOI Dimensjonar: 47,0 x 16,5 x 7,3 fot.

Motor: 30 HK Union (1931).

Skøyta vart bygd for Hans O. Hansen mfl., Ny-Hellesund, og heitte ”Rennesholmen”. Fiskerinummer VA-45-S. I 1951 kjøpte Louis Nilsen, Bømlo, skøyta og kalla den ”Tollevik”, fiskerinummer H-45-BO. Den lasta 300 hl sild. Louis betalte 25.000 kr for båten. ”Tollevik” vart brukt til driving og botnagarnsfiske etter sild om vinteren, makrelldriving om våren og tråling etter reker ved Skotningen og Utnøringen. Han var også på Revet og tråla etter reker om sommaren. Louis fekk problem med motoren og det løna seg ikkje å gjera noko med den. Dermed vart ”Tollevik” kondemnert og rigga ned heime i Langevåg. Den vart søkkt ved Skarholmen ved Espevær i 1965.

*"Tollevik" på veg nordover Sletta på slutten av 1950-talet  
Foto: Jensens samling*



Motorskip Bygd ved Westermoen båtbyggeri i Mandal i 1956 (b/n 456).  
**"Tollevik"** Tonnasje: 199 br.t. 114 n.t. 330 tdw. (1956), 208 BT 107 NT (1994).  
 LLUN Dimensjonar: 115,9 x 24,4 x 8,0 fot.  
 Motor: 300 HK Wichmann (frå 1947 innsett 1956), 400 HK Callesen (frå 1966 innsett 1970).



*"Tollevik" her som "Tingvik" i Bømlafjorden i 1987. – Foto: Arild Engelsen*

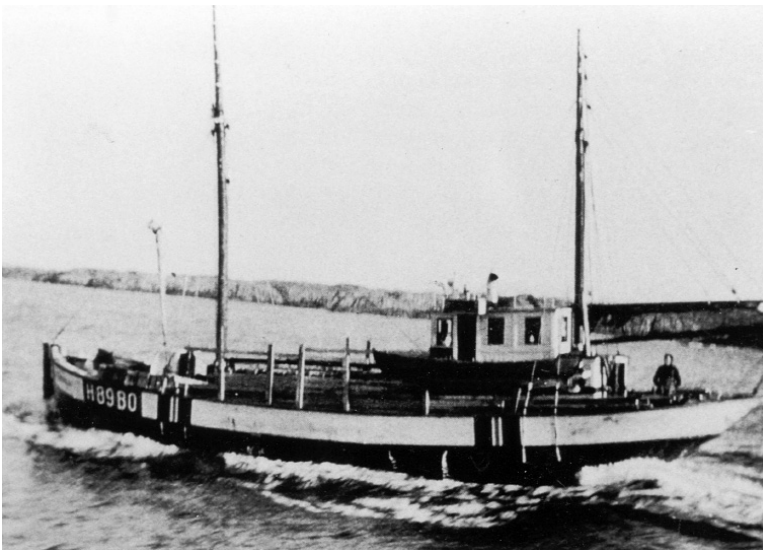
Båten vart bygd for P/R Utkilens Rederi (Anders Utkilen), Bergen, under namnet "Sørstraum". Rederiet selde i 1962 til Lysaker Kjemiske fabrikk A/S i Oslo. Nytt namn vart "Lysakertank" og båten vart bygd om med sylindriske tankar for frakt av svovelsyre. I 1970 kjøpte Farnes & Tangen i Oslo skipet og tilbakeførte det til lastebåt. Skipet fekk også nytt namn, "Unlis", og vart seld i 1973 til Trond Hystad P/R, Kvinnedal, Flekkefjord. Der fekk skipet namnet "Fjordstein". Øyvind og Sigurd Tollevik, Espevær, og Martin Eidesvik, Bømlo, kjøpte båten i mars 1975. Den

fekk namnet "Tollevik" og vart brukt til sandføring på kysten, for det meste frå Årdal og Tytlandsvik i Ryfylke til betongplattformene som vart støypte i Gannsfjorden. Det vart montert skot i båten på grunn av at den førde to typar sand samstundes. Dei selde i 1982 til P/R Tingvik (Frimann Skeie) Koparvik, og dei endra namnet til "Tingvik". I 1993 fekk rederiet namnet Tingfart A/S. I 1997 vart båten seld til Jan Angel i Herøy ved Sandnessjøen. Nytt namn vart "Steffen". Året etter vart fartøyet seld til Odd Magne Stabben, Hagavik ved Os, og i 1999 seld vidare til Terje Bøe, Tjordalyng ved Sandefjord. Fartøyet fekk no namnet "Delphia" og var framleis lastebåt i fart på kysten. I 2003 skifta Terje Bøe adresse til Medhaug i Åkrehamn på Karmøy. Seinare er båten truleg seld til utlandet og vart i mars 2004 observert i Den Helder i Holland, etter å ha blitt tatt av kystvakta for smugling.

Seglkutter Bygd på ukjend stad.  
**”Toralf”** Tonnasje: 8 n.t.

I følge opplysningar frå Espeværs Gjensidige Assuranceforening var Lars Eiken, Espevær, eigar av båten i 1911. Kutteren sin lagnad elles er ukjend.

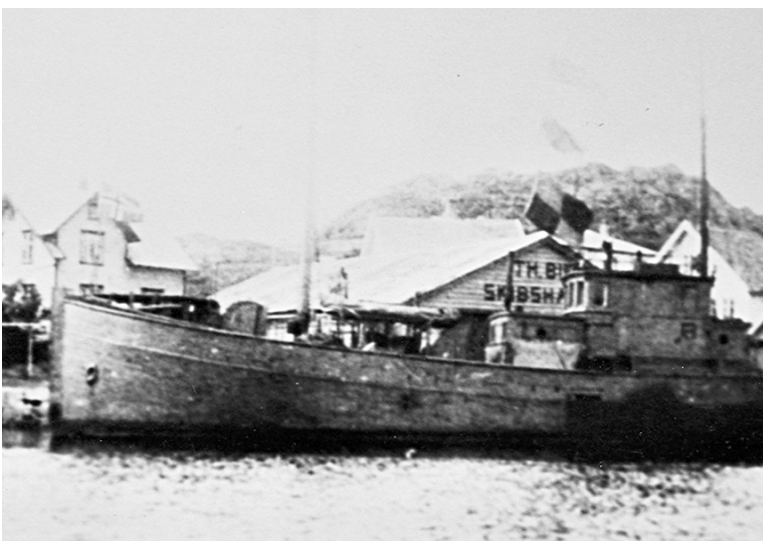
Motorkutter Bygd hos Gunnar Djuve, Arnavik på Halsnøy, i 1938.  
**”Toran I”** Tonnasje: 43,46 br.t. 17,78 n.t.  
 LKCF Dimensjonar: 58,2 x 17,6 x 8,2 fot, 62,0 x 17,0 x 8,0 fot.  
 Motor: 50 HK Wichmann (1938), 100 HK Union (1954).



”Toran I” i 1940 lasta med trelast. Fotografert frå ”Kapp”.

”Toran I” vart bygd for Anton og Torvald Bie jr., Espevær. Fiskerinummer H-89-BO. Etter sjøsetjinga vart den slept til Rubbestadneset og fekk sett inn ein 50 HK Wichmann. Her vart det og innstallert elektrisk lys og båten var klar for vintersildsesongen 1938/39. Etter fisket førde dei isa sild til Tyskland og gjekk elles i fraktfart. I 1941 vart båten rekvirert av tyskarane, som bygde den om til vaktbåt med kanonplatå på baugen og maskingeværpostar. Det vart bygt dekkshus framfor styrehuset til bysse, lasterommet vart innreia og båten vart måla mørk grå. ”Toran I” vart bygd kraftig, og det kom vel med, for den fekk hard medfart av tyskarane. Kutteren vart funnen att i mai 1945 på Austlandet og

måtte til skipsverft i Uskedalen til omfattande reparasjon. Elias Møgster i Espevær var heile tida med, og hadde tilsyn med båten. Den var i Rubbestadneset til grundig kontroll av maskin og lysanlegg, og heile båten vart som ny att. Vinteren 1946 var den på sildeføring, ført av Bjarne Paulsen, Espevær. I mars same året vart ”Toran I” seld til Martin L., Martin Markussen og Nicolai Markussen, alle Bjarkøy i Troms. Fiskerinummer T-91-BK. Båten vart brukt til fjordfiske, bankfiske, var på fiske i Lofoten og Finnmark og var fleire år hjelpebåt med forskjellige notbruk. Den var også på storsilda som hjelpar. I 1948 vart båten overtatt av Martin Borgen, Bjarkøy, Odd Valen og Olaf Markussen, Fenes, Bjarkøy kommune. Seinare tok Martin Borgen over båten åleine. I 1954 vart det sett inn ein 100 HK Union. ”Toran I” vart kondemnert i 1968 og søkkt etter 30 år i aktiv teneste.



”Toran I” i Espevær i mai 1945, rett etter at krigen var slutt.  
 Foto frå Rolf Nesse si samling



Motorskøyte Bygd i Sagvåg i 1920. Ombygd og forlengd i Sagvåg 1928.

**”Torbjørg”** Tonnasje: 170 mål sild.

Dimensjonar: 42,5 x 14,5 x 5,5 fot (1920), 48,4 x 15,0 x 6,4 (1928).

Motor: 20 HK Wichmann ( frå 1916), 40 HK Avanse (innsett 1928),  
35 HK Avanse (i1943).

”Torbjørg” vart bygd for P/R Torvald Bie, Espevær, og fekk fiskerinummer H-29-BO. Skøyta var berre ei kort tid i Espevær. Om den vart brukt til fiske eller som agentbåt er uvisst. I 1922 vart skøyta seld til Ole I. Wagen, Alfred J., Markus og Johannes J. Gjerdevik, Åkra i Skånevik. Fiskerinummer H-19-SK. Skøyta fekk namnet ”Astrid” og skal ha gått m.a. i ferjetrafikk. Den vart ombygd i Sagvåg i 1928 og fekk då nye mål. I 1933 vart skøyta seld til Lars Gravdal, Sunde i Kvinnherad, og fekk ny baug der i 1934, etter å ha rend inn i ein fjellvegg. Frå 1934 var skøyta eigd av Daniel Gjosæter mfl. i Rubbestadneset. Fiskerinummer H-68-B. Omlag 1939 vart den seld til Fana, fiskerinummer H-26-FA. Eigar var Stoermann Næss, Minde. Skøyta vart der brukt til notaskøyte, anna fiske og andre ulike oppdrag. Skøyta vart rekvirert av tyskarane under krigen, og var utgått og sletta før 1952.

Motorskøyte Bygd på ukjend stad, ukjent år.

**”Trio”** Tonnasje: Ukjend.

Dimensjonar: Ukjende.

Motor: Ukjend.

I følge opplysningar frå Espeværs Gjensidige Assuranceforening hadde Thorvald Bie i Espevær skøyta ”Trio” frå 1912-1915. Skøyta sin lagnad elles er ukjend.

Motorkutter Bygd på ukjend stad og tid.

**”Trio”** Dimensjonar: Omkring 35 fot.

Motor: 8 HK Wichmann.

„Trio“ var eigd av Torvald Bie, Espevær, frå tidleg på 1930-talet til 1941. Den vart brukt både til transport for forretninga hans og til andre oppdrag. Båten vart seld i 1941. Vidare lagnad er ukjend. Thorvald Bie hadde fleire båtar som heitte ”Trio”. Dette var den siste.

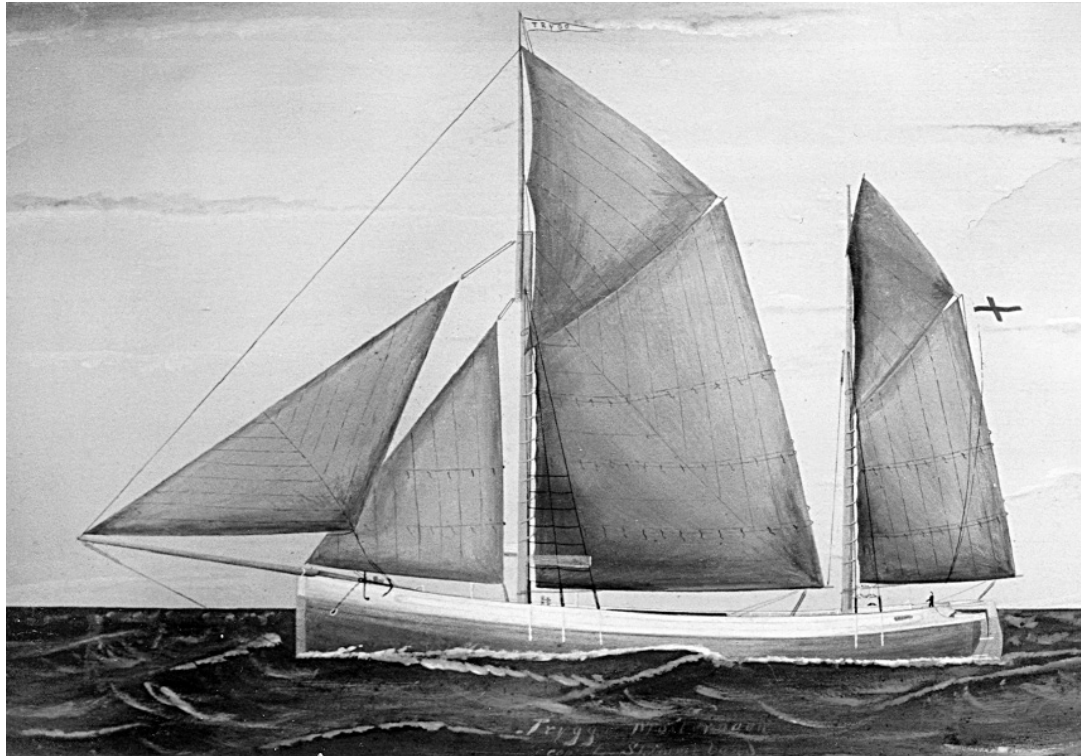
Seglskøyte Bygd av Lars Djuve i Åkrafjorden i 1901.

**”Trygg”** Tonnasje: 25 n.t.

Dimensjonar: Ukjend.

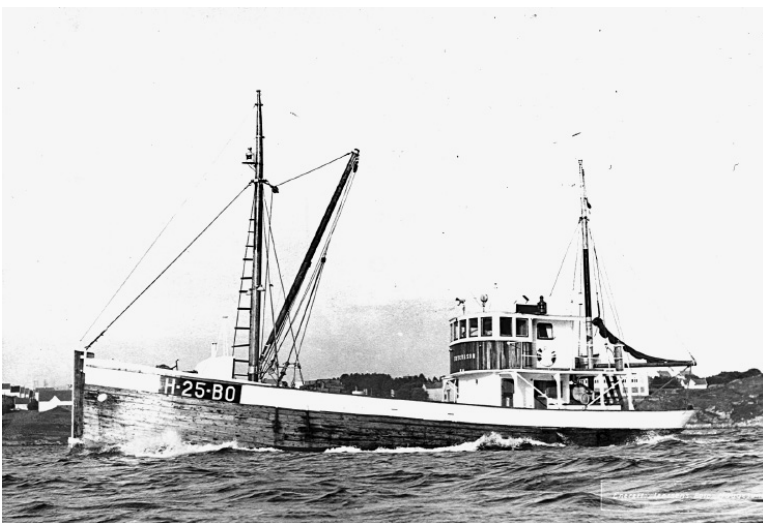
Skøyta vart bygd for Kristian og Lauritz Larssen, Espevær, og vart brukt til makrelldorging og anna fiskeri, m.a. på driving på vintersildfiske. Skipper var Peder Eidesvik. Skøyta vart seld i 1916 til Arent og Edvard Skimmeland, Notlandsvåg i Mosterhamn. ”Trygg” vart der brukt til fraktfart på Vestlandet. Fartøyet forliste i november 1921, på reise frå Haugesund til Notlandsvåg. Ved Tømmervik på Sletta ”nekta” båten vending, gjekk på land og vart knust. Under strandinga sleit klyverbommen seg, men til alt hell kom ingen av mannskapet til skade. Utanom eigar, Arent, var Theodor Landmark mannskap om bord.

"Trygg".  
Bilete frå maleri.



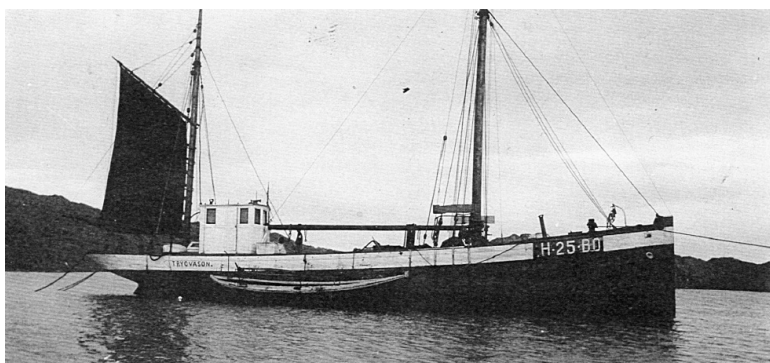
Motorbatter Bygd av brørne Vang i Rosendal 1907.  
**"Trygvason"** Tonnasje: 49,7 br.t. 28 n.t. 80 tdw.  
 MNPG (før 1934) Dimensjonar: 67,0 x 18,7 x 8,0 fot.  
 LHQS (etter 1934) Motor: 30 HK Populær (1916), 40 HK Wichmann (1930), 50 HK Wichmann (1951), 130 HK Mercedes (innsett på 1970-talet).

"Trygvason" vart bygd for Kristoffer Ånesen Lønning, Lars Tørresen Lodden og Rasmus Davidsen Hovland, Bømlø. Som ny skal den ha kosta 6000 kr, utan segl og mstrer, og 10.000 kr fullt utrusta. Då dei var på dorgefisket, førte Lars kutteren. Severin Å. Lønning hadde "Trygvason" på dorging i 1912-1914. "Trygvason" vart brukt til makrelldorging i Nordsjøen, vintersildfiske med drivgarn, snurpefiske med doryar og var i mange år på fiske ved Island med drivgarn. Den var også ved Hebridane og



"Trygvason" i Karmsundet på slutten av 1950-talet. – Foto: Jensens samling

kjøpte og salta makrell. I tillegg var den på størjefiske og vart brukt i råstoffart. Den første motoren vart montert i 1916. Ved ukjent årstal overtok Kristoffer Å. Lønning og Severin Å. Lønning kutteren. Den fekk fiskerinumner H-25-BO. Rundt 1930 vart det første styrehuset på "Trygvason" bygd heime i Bømmelhamn av Severin Kallevåg. I løpet av 1930-åra vart det montert ny keising og galgedekk, og styrehuset vart montert oppå det. Båten var på sildefisket med doryar både før og etter krigen, utleigd til folk frå Øygarden. Dei hadde notbruket, men Peder Lønning var skipper. Då var det 18 mann om bord,



”Trygvason” tidleg på 1930-talet i Bømmelhamn. – Foto frå Kjell Lønning si samling

og nokre av mannskapet måtte ligge to i ei køy. Etter krigen vart det bygt nytt styrehus. Dette vart gjort av A. Andersen & Sønner i Dåfjorden. Rundt 1950 var båten på sildeføring om vinteren, i 1953 og 1954 fast føringsbåt for ”Rossøy” frå Rennesøy. Det var ei skøyte som var på snurping som måtte slepe doryane. Etter dette var den på sildeføring inntil vintersildfisket tok slutt. I 1954 kjøpte Ånen Lønning, saman med brørne Sverre,

Kolbjørn og Erling Lønning, ”Trygvason”. I 1958 kjøpte Ånen S. Lønning heile båten åleine. I mange år gjekk ”Trygvason” i fraktfart mellom fiskesesongane. I dei siste åra førde den makrell og størje og var på harpefiske etter makrell. I 1973 vart ”Trygvason” seld til Hans Hagens P/R, Storebø i Austevoll. Desse selde kutteren i 1975 til Canny og Hasko Scheidt i Altona ved Hamburg. Dei restaurerte fartøyet til slik det var som nytt og gjekk i 14 dagars charter-turar med opptil ti passajerar. M.a. var dei ofte i norske fjordar eller den svenske skjergarden. Sommaren 1978 var den innom Langevåg og det var stor interesse på Bømlo for å sjå den kjære kutteren igjen. I mars 1980 var dei på veg frå Holdenau til Søby då dei fekk maskinskade og rak på land og forliste på Næbbet på Ærø på Danskekysten. Det var sterk kuling, ankeret heldt ikkje, fartøyet tok grunn, vart brote ned og gjekk tapt. Eigaren gav ikkje opp, han bygde ein ny ”Trygvason” og brukte ein del av inventaret frå den gamle.

Med Rubb motor og kolfyrt bysse  
tok du deg fram på det opne hav  
Om segla var oppe så kunne du krysse  
du kjempa for brødet Vår Herre gav.

Motorkutter Bygd på ukjend stad.  
”Trygvason” Tonnasje: 12 n.t.  
Motor: Ukjend.

Eigar av båten var i 1913 Th. Bie, Espevær. Opplysningar i følge Espeværs Gjensidige Assuranceforening. Kutteren sin lagnad elles er ukjend.

”Trygvason” Sjå ”Bømlotrål”

Motorskip Bygd ved J. Kristensen Skibsbyggeri i Danmark i 1989 (b/n 191).  
”Trygvason” Tonnasje: 427 br.t. 135 n.t. (1995).  
LJOR Dimensjonar: 29,49 x 8,07 meter (1989), 37,74 x 8,00 x 4,75 meter (1995).  
Motor: 1360 HK Caterpillar (1989).

Båten vart bygd for Ove Jansen, mfl. Fotø i Sverige, med namnet ”Rigel” og fiskerimerke GG-892. I mai 1998 vart skipet kjøpt av Svein Atle og Audun Lønning, Bømlo, og vart omdøpt til ”Trygvason”. Fiskerinummer H-192-B. I 2002 selde Audun Lønning sin part





"Trygvason" på tråling i Nordsjøen i 1999. – Foto: Arild Engelsen

til Pan Pelagisk, Ålesund, Halvard Eidesvik og Ståle Lønning, Bømlo, og Lars Ådnanes, Bremnes. Båten var bygd som trålar og har drive industritråling etter at den kom til Bømlo. Dei tråla i Nordsjøen etter øyenpål, tobis og makrell. Elles tråla dei etter vintersild i Vestfjorden og på kysten av Møre, og etter lodde i Barentshavet. "Trygvason" vart seld i juli 2004 til Proolari Olympos oy Nystad, Finland.

Motorskip Skrog bygd av Poul Ree A/S i Stokkemarke (b/n 4680) og utrusta ved Strandby  
**"Trygvason"** Skibsverft (b/n 93) i Danmark i 1988.  
 LIVI Tonnasje: 328 BT 98 NT (1988), 388 BT 116 NT (1989), 508 BT 152 NT (1998).  
 Dimensjonar: 30,6 x 8,38 meter (1988), 35,7 x 8,38 x 5,0 meter (1989),  
 44,95 x 8,38 x 6,32 meter (etter 1998).  
 Motor: 2147 HK Wärtsilä NOHAB F38A (1988).



"Trygvason" i august 2004 ved Bømmeløy Mek. Verksted. – Foto: Kjell B. Sønstabo

Fartøyet vart bygd for det danske selskapet ApS KBUS 2593, men vart seld under bygging til Leif, Børje og Thomas Johansson, Rørö i Sverige, og fekk namnet "Astrid". Den fekk fiskerinummer GG-764 og kjenningsmerke SMKX. I 1989 vart den forlengd med 4 meter midtskips og 1,1 meter akterut. Arbeidet vart utført ved Cityvarvet (FEAB) i Uddevalla i Sverige. Båten var ein kombinert trålar og ringnotbåt og vart kjøpt frå Sverige

sommaren 1997 av P/R Solvår ved Magne Alvsvåg, Bremnes. Skipet fekk namnet "Solvår Viking", kjenningsmerke LIVI og fiskerinummer H-81-B. Ved årskiftet 1997-98 vart den forlengt med ni meter ved Bjørge Offshore, Stavanger, samt at det vart monterte ny hekk i den. Dei dreiv tråling i Nordsjøen etter tobis og øyenpål og ringnotfiske etter lodde, makrell og sild. I mars 2004 kjøpte dei inn ein ny "Solvår Viking" og den "gamle" skifta namn til "Solvår Jr". På same tid vart den lagt ut for sal. I juni 2004 vart båten kjøpt av Pan Pelagic ASA i Måløy, Halvard Eidesvik, Svein Atle og Ståle Lønning, Bømlo, og Lars Ådnanes, Bremnes. Namnet vart endra til "Trygvason". Dei nye eigarane brukar båten til tråling.

Seglskøyte Bygd i 1895.  
**"Trygve"** Dimensjonar: 32,0 x 12,0 x 4,5 fot.  
 Motor: 8 HK Wichmann (innsett 1926).

Kven "Trygve" vart bygd for, er ukjent, men skøyta skal vera kjøpt frå Austlandet. Før 1915 eigde Per Berge, Bømlo, skøyta ei kort tid. Han selde i 1915 til Laurits L, Roar, Amund og Nils Vika, Bømlo. Ved registreringa i 1920 fekk "Trygve" fiskerinummer H-73-BO. Før 1926 hadde den ikkje motor. I 1926 kjøpte Roar Vika heile skøyta.



”Trygve” til høgre og ”Bob” til venstre i Vikafjorden i 1938. – Foto frå Bømlo Bygdebok III

Han sette inn motor, og den vart brukt til reketråling i mange år. Medan Per Berge hadde skøyta fekk den klengenamnet ”Perå” og vart brukt til sildefiske med garn. Den var truleg også på notfiske. Skøyta hadde ikkje styrehus, men ein bås (vegger på tre sider og opning bak) vart montert. Det var mastrer og eit lågt gelender framme. I 1953 vart skøyta dregen på land og det var meininga å reparere. Material vart kjøpt inn, men arbeidet vart ikkje utført, og skøyta vart hogd opp i Vikafjorden. Motoren vart tatt ut og først sett inn i eit sjøhus, men seinare seld til skrap.

Motorkøyte Bygd på ukjend stad i 1909.  
**”Tyra”** Dimensjonar: 34,0 x 13,5 x 6,0 fot.  
 Motor: 8 HK Wichmann (før 1920).

Frå før 1920 er skøyta eigd av Johannes Bakkevig mfl. i Toftøysund, Nedstrand. Fiskerinummer R-5-N. I 1931 vart den seld til Harald og Peder Kolbjørnsen, Bømlo, og fekk fiskerinummer H-113-BO. Det var stort sett garnfiske denne skøyta vart brukt til, men også til anna fiske og som lossementa. I 1936 vart skøyta ombygd. Den lasta då 160 hl sild. ”Tyra” vart seld i 1941 til ukjend person i Avaldsnes merkedistrikt. Litt seinare vart den seld vidare til Tysvær. I 1943 var Søren og Sten Sørensen i Vedavågen eigarar. Fiskerinummeret var då R-298-A. Dei selde i 1946 til Audun Kristoffersen Ådland, også Karmøy. I 1947 var skøyta seld til Sollund i Sogn og Fjordane og fekk fiskerinummer SF-399-SU, men gjekk ut av registeret same året. Vidare lagnad er ukjend.

Motorskøyte Bygd i Saltdalen 1913. Ombygd i 1948. Ombygd/forlengd i 1956.  
**”Tælma”** Tonnasje: 28 br.t. 8 n.t. (etter 1956).  
 LACB Dimensjonar: 45,7 x 15,3 x 6,7 fot (før 1920), ca 56,0 x 16,0 x 7,1 fot (etter 1956).  
 Motor: 20 HK Lysekil (før 1920), 25 HK Wichmann (1925),  
 50 HK Wichmann (frå 1937 innsett 1956).

Skøyta vart bygd for ukjend eigar og med ukjent namn. I 1919 vart ”Tælma” kjøpt av Olav Mårnes, Bømlo, og fekk i 1920 fiskerinummer H-36-BO. I 1924 vart den seld til Erik Barane, Bømlo, vart brukt til sildefiske og var fleire år på håbrand-fiske. Så seint som i 1935 var den utan styrehus. I 1945 og 1946 var ”Tælma” utleigd til Olai Sjø, Sæbøvik, som brukte skøyta som hovudfartøy til brislingfiske. I 1947 vart ”Tælma” seld til Godfred og Konrad Røssland P/R, Sunde. Fiskerinummer H-22-K. Den vart omdøpt til ”Telma” og ombygd på Nord-Huglo i 1948. Skøyta vart på nytt totalt ombygd og forlengd i 1956 i Ølen og fekk nytt styrehus. På same tid vart det montert ein brukt 50 HK Wichmann. Heile tida på Sunde vart den nytta til brislingfisket. I 1981 vart fartøyet overtatt av Gerda Rosseland, Sunde. I 1982 vart skøyta seld til Nils Markus og søner i Åkrafjorden og fekk fiskerinummer H-18-E.

*”Tælma” på sildefiske  
i Hangesund på  
slutten av 1930-talet.  
Foto frå Einar Barane*



”Tælma” vart kondemnert som fiskebåt i 1984. Året etter vart den kjøpt av Ola Lidahl i Sauda for å byggjast om til lystbåt. I 1987 er den seld til Torstein Randa, Langøy ved Stavanger og søkkt i Nedstrandsfjorden etter at styrehuset vart demontert. Det vart overført på den noko mindre ”Ingrid”, som Torstein Randa også var eigar av, og styrehuset står der framleis i 2004.

Motorskøyte Bygd i 1908.

**”Tærnen”** Dimensjonar: 36,0 x 13,0 x 6,0 fot.  
Motor: 10 HK Hein (i 1920).

I 1917 vart ”Tærnen” registrert på Engel Stoknes, Espevær. Eigartilhøve og heimstad før den tid er ukjent. Ved registreringa i 1920 fekk den fiskerinummar H-35-BO. I 1933 vart den seld til Kvinnherad merkedistrikt. Skøyta sin lagnad vidare er ukjent.



Motorskøyte Bygd i 1901 på Lista. Ombygd 1916.

**”Urd”** Tonnasje: Ukjend.

Dimensjonar: 36,2 x 13,4 x 5,4 fot.

Motor: 8 HK Wichmann (frå 1916), 10 HK Sterk (1950).

”Urd” vart bygd for ukjend eigar på Lista. Då skøyta vart bygd om i 1916, vart det også montert motor. Størk O. Størksen, Espevær, kjøpte skøyta i 1917. Ved registreringa i 1920 fekk den fiskerinumner H-16-BO. Størksen var ein fiskarbondede, ein av dei mest aktive så langt ute i havgapet. Skøyta hans, ”Urd”, vart brukt til kystfiske, sildeføring og som lossementa. På slutten tråla han etter reker med den. Dei siste åra i Espevær låg skøyta i bøya, det vart berre ein og annan tur til Eidesvik med frakt av folk og material. Dessutan frakta dei sauer til og frå Nordøyane, nord av Espevær. Båten vart i 1942 seld til Konrad Gjørseter i Rubbestadneset. Han brukte den til transport av fisk inn i fjordane og til kystfiske. Fiskerinumneret var då H-224-B. Det vart sett inn ein 10 HK Sterk motor i den. Kor den vart av etter 1951 er uklart.

Seglskøyte Bygd på ukjend stad og år.

**”Urd”** Tonnasje: 23 n.t.

Dimensjonar: Ukjende.

Størk, Henrik og Johannes Størksen, Espevær, står som eigarar av ”Urd” frå 1906 til 1912. Truleg vart skøyta då seld til Hans Brekke, Espevær, som står som eigar til 1916. Dette i følge Espeværs Gjensidige Assuranceforening.

”Urd” i Espevær  
i 1910.  
Foto frå Bådehuset



Motorskøyte Bygd på ukjend stad og år.  
**”Utnøring”** Tonnasje: 12 n.t.  
 Dimensjonar: Ukjende.  
 Motor: Ukjent.

I følge Espeværs Gjensidige Assuranceforening var eigar av ”Utnøring” i 1911-15 Ole Garvik, Espevær. Lagnaden til skøyta elles er ukjend.

Motorskøyte Bygd på Varaldsøy i Hardanger i 1902. Ombygd totalt 1950.  
**”Utnøring”** Tonnasje: 46,22 br.t. 30,20 n.t.  
 MNLK (før 1934) Dimensjonar: 64,6 x 18,9 x 7,7 fot.  
 LHRX (etter 1934) Motor: 35 HK Scandia (1916), 40 HK Wichmann (1937).



”Utnøring” her som ”Duen” i Espevær før den vart bygd om til selfangstskute.  
 Foto: Severin Kannelønning

Båten vart bygd for Hans J. og Torvald Bie, Espevær, og fekk namnet ”Duen”. Reinert Holme hadde og part i fartøyet, og han var skipper i 1906. Den vart brukt til makrelldorging i Nordsjøen og til saltfartøy på Island. ”Duen” vart kjøpt av Berner Garvik i 1916. Båten vart då ombygd til selfangar og det vart montert motor. Den fekk namnet ”Utnøring”. I 1919 gjekk ”Utnøring” med i Espevær Fangst- og Fiskeriselskab A/S og fekk i 1920 fiskerinummer H-19-BO. Dette fangstselskapet bestod av Ole, Karl og Bernard Garvik og Ole Størksen, Espevær, og Thv. John Kyvik, Haugesund, totalt 41 aksjonærar, også nokre frå Sunnmøre. I 1924 kjøpte Peder Nesse ein halvpart og Berner Garvik den andre halvparten av båten. ”Utnøring” var fast på selfangst frå 1916 og fleire år framover og elles på sildefiske. Peder Nesse hadde ”Utnøring” på drivgarnfiske ved Island i 1924 og 1925. I 1930 var båten seld til Hans Stokka, Siggjarvåg, og brukt til fraktfart og sildesepling om vinteren. Fiskerinummer H-76-M. I fraktfart førte den limlær frå eit garveri i Flekkefjord til limfabrikken på Alvøen ved Bergen. Den gjekk også med makrell til England og Holland og elles med trelast. Den 28. september i 1941 tok tre av sønene til Hans Stokka ”Utnøring” og gjekk til Shetland. Dei hadde med 19 flyktingar som måtte vekk frå Noreg. Dei segla over i sterk nord-austleg vind med stygg skavlsjø.

Ein taukveil som var på dekket vart skylt over bord, men til alt hell gjekk den klar av propellen. Anker med kjetting rasa ut, det greidde dei å kutta av. Etter tre døgn kom dei til Lerwick på Shetland. To fartøy som gjekk vestover frå Sotra forsvann i uværet. "Utnøring" vart verande i England i krigen og vart nytta i brannberedskap i Liverpool. Etter krigen var det meininga at skøyta skulle over til Noreg, men den fekk maskinhavari. Det er nemnt ein Lars Swansea i England som eigar like etter krigen. Etter 1945 vart den innkjøpt til Norge og henta heim av Fridtjof Olsen, Eide i Kopervik. Frå Kopervik vart så "Utnøring" i april 1949 kjøpt attende til Moster av Lars og Jakob Espeland og Gunnar Totland med 1/3 kvar. I 1950 vart fartøyet heilt ombygd ved eit treskipsbyggeri på Varaldsøy i Hardanger og heldt fram i fraktfart, m.a. med dynamitt for G. G. Amundsen, Oslo. I 1964 tok Lars Espeland over heile fartøyet. I 1968 forliste "Utnøring" i Blindleia ved Lillesand, men vart tatt opp att. På slutten av 1960-talet selde Espeland fartøyet til Sørlandet til Trygve Axelsen og Erling Kristiansen i Kristiansand. "Utnøring" forliste 05.07. 1970 ved Kristiansand og vart sletta i september same året. Manskapa vart berga av eit russisk krigsskip.

Seglkutter Bygd i Lowestoft i England i 1869.  
**"Utsira"** Tonnasje: 30 br.t. 21,57 n.t.  
 KCSQ (før 1934) Dimensjonar: 53,5 x 16,6 x 7,5 fot.  
 LIRF (etter 1934) Motor: Ukjend.

Kutteren var bygd som "Four Brothers" for J. C. Macey i Lowestoft med fiskerinummer LT-450. I 1884 vart den seld til C. H. Allerton og i 1887 til J. J. Simmons, begge Lowestoft. Den vart kjøpt til Noreg, og i 1891 står Mathias Larsen og Brødrene Klovning i Utsira som eigarar. Kutteren heitte då "Udsire". I 1904 var Lars Klovning eigar. I åra 1908-1909 var Arne Lodden, Bømlo, saman med Peder Lønning, Kalavåg, og Lauritz Eidesvik eigarar av båten. Frå 1911 til etter 1913 står Andreas K. Hallaråker, Bremnes, som eigar. Han selde før 1920. Båten står i skipsregisteret for Haugesund til ca. 1943, men den er mogleg gått ut lenge før det. Den vart truleg seld til Batalden i Sogn og Fjordane, men det er ikkje bekrefte.