



«Ullaholm» var bygd i eik og fure som «Gipsy Love» ved Ringens Båtvarv (Patrik Andersson), Marstrand i Sverige, i 1935 (1936 etter norske register). Båten var ved innføring i norsk skipsregister i 1949: 67,6 fot lang, 18,9 fot djup, 8,9 fot djup, 63,16 bruttotonn og 18,16 nettotonn. Motoren var då ein 180 hk Alpha.

80-åringen «Ullaholm»

«Ullaholm» som vi i dag kan sjå på hamna i Ulsteinvik, har vore heimehøyrande i fire land. Først i Storbritannia, så Sverige, deretter i Tyskland under krigen, og etter krigen kom båten til Noreg.

STAD OG TID



JOHAN OTTESEN

«Gipsy Love», som nybygget heitte, var opphavleg bygd for Marstrand Fishing Co Ltd., Grimby i Storbritannia. Mest truleg var det motorfabrikken Bolinder som åtte aksjane i dette selskapet. Motorfabrikken brukte ofte denne framgangsmåten for å reklamere for sine egne motorar. Og motoren som vart sett inn var ein 100 hk Bolinder.

Hausten 1938 sel Bolinder Co Ltd., London, «Gipsy Love» til Felix Mally, Eskiltuna i Sverige. Få dagar seinare skøyter han båten vidare til Rickard Eliasson og Albert Edvardsson, Öckerö. Båten byter no namn til «Zenit» og blir

fiskeriregistrert i Göteborg som GG 63.

I 1939 blir motoren skift til ein 150 hk Bolinder, og i 1940 sel Albert Edvardsson sin part til Arne Simonsson, Öckerö. Bror til Rickard Eliasson var den kjende spritsmuglaren Ernst Bremer. Ernst skulle bli skipper på båten i 1940, men då var det slutt med spritsmugling frå Tyskland på grunn av utbrotet av andre verdskrigen i september 1939.

Sommaren 1941 vart «Zenit» seld til Nordmeer Studien- & Reederei Gesellschaft, Leipzig. Båten vart seinare same året overført til den tyske marinen.

Etter krigen vart båten overført til den norske stat ved Direktoratet for fiendtlig eiendom, Oslo. I 1949 skøyter Industridepartementet på vegner av før nemnde direktorat båten vidare til eit partsreiarlag i Åkrehamn. Deltakarane der, med kvar sin halvpart, var Johan H. og Georg Hansen. Båten som no skifte motor til ein 180 hk Alpha, byter namn til «Spanholm» og blir fiskeriregistrert i Åkra som R-376-A. I slutten av 1949 blir Georg Hansen einceigar av båten etter å ha kjøpt parten til Johan H. Hansen.

I slutten av 1950 kjem «Spanholm» til Haramsøya etter at eit partsreiarlag der kjøper han. Dei nye eigarane med kvar sin femtepart var: Arne, Olaus, Julius, Petter og Magnus Tomren. Dei kjøpte båten til erstatning for deira

tidlegare båt, «Ullaholm», som vart seld til Herøy. «Spanholm» byter no namn til «Ullaholm» og får same fiskerimerke som den føregående båten, M-48-H.

I 1959 sel Olaus, Julius, Arne og Magnus Tomren partane sine. Hans Tomren kjem no inn som eigar av 1/5, medan Petter Tomren aukar sin eigardel til 4/5. Etter at Petter Tomren døyde i 1968 vart parten hans overført til 6 arvingar som kvar arva 4/30 partar i båten. Ved vidareasal av desse partane vart eigarforholdet Hans Tomren (1/2) og Magnus Tomren (1/2). I 1972 vart motoren bytt til ein 425 hk Caterpillar.

«Ullaholm» vart kondemnert som fiskebåt i 1989. Ulstein og Hareid dykkerklubb ville gjerne overta båten, men det var ikkje mogleg ut frå regelverket i samband med kondemnering. Løysinga vart då at Ishavsmuseet Aarvak, Brandal, i 1990 overtok båten for vidare vern.

Det var Ulstein og Hareid dykkerklubb som stod for drift og vedlikehald av «Ullaholm» etter at ishavsmuseet vart formell eigar. Etter ein brann vinteren 2002 kjøpte Ulstein og Hareid dykkerklubb båten frå assuranceselskapet og skøyte han straks vidare til Ullaholm Båtklubb, Ulsteinvik, som driv «Ullaholm» i dag.

«Ullaholm» på veg inn for levering

