



Under andra världskriget fraktade T.J.K. fisk för tyskarnas räkning. Hon var då kylfartyg. Foto från Tharald Moen.

## Skuta med mycket historia

*Krister Bång/Alf J Kristiansen*

**I**Risør i Aust-Agder i Norge har det byggts träfartyg under lång tid. Moen vid Sørfjorden har varit centrum för båtbyggeriet. Redan 1206 byggdes ett vikingaskepp i Sørfjorden. Själva storhetstiden för skeppsbyggeriet startade dock först på 1860-talet och höll sig levande under 100 år.

Det fanns flera båtbyggerier på platsen. För oss svenskar är kanske Halvor Gregersens Båtbyggeri och K Christensen & Co de mest kända. Här byggdes massor av fiskefartyg med kulmen vid sekelskiftet 1800–1900 men ännu på 1960-talet levererades det båtar till Sverige från denna trakt.

### **K Christensen & Co**

Det äldsta båtbyggeriet på Moen är K Christensen & Co. Det hela började den 23 januari 1828 då fadern till Christen, Knut, köpte gården Moen. Från 1858 byggde Knut och en svärson till honom fem skutor utomhus. År 1875 startade Christen Knutsen sitt båtbyggeri inomhus och började bygga livbåtar och fiskebåtar.

Omkring 1900 byggde varvet tio

båtar av högsta kvalitet för det svenska tullväsendet.

Halvor Gregersen, som gått i lära hos Christen startade 1905 sitt eget båtbyggeri alldeles intill på Moen.

Sedan Christen Knutsen avlidit 1913 tog sonen Knut Christensen över verksamheten. Strax därpå infördes byggnadsnummer för nybyggna och år 1915 levererades fiskebåten **Loke** med byggnummer 13, så det måste ha varit hög aktivitet vid varvet.

Sedan kusinen Tharald K. Moen blivit delägare i varvet ändrades firmanamnet till K Christensen & Co, Moens Båtbyggeri.

Snart började varvet specialisera sig på räddningsfartyg och under 1930-talet byggdes nio av dessa specialfartyg vid varvet.

Under 1940-talet var det full verksamhet vid varvet då man bland annat byggde tio fartyg på 90–95 fot.

Därefter följde en lång period med stor aktivitet. Många fiskefartyg byggdes till svenska fiskare, men båtar exporterades också till bland annat Chile, Frankrike, Island och Kalifornien.

När Tharald Moens son Reidar avled 1968 upphörde båtbyggeriet av stora båtar hos K Christensen & Co efter 93 år. Nu började en ny epok hos varvet då man startade med att hyra ut båtplatser. Sedan produktionen avslutats hyrdes båthus ut under kortare perioder då det byggdes plastbåtar, stålbåtar och några pråmar. Dessutom byggdes en del Lyngørputter.

År 2004 startade ett stort projekt för att försöka bevara miljön med båtbyggeri på Moen. Det var Risørs kommun, Aust-Agder Fylkeskommune och Norsk Sjöfartsmuseum som började planläggningen och nu har hela området bevarats inför framtiden. Kontaktman är Tharald Moen som är släkt med grundaren. Om man är tidigt ute kan man få hyra en upprustad lägenhet på 70 kvadratmeter i det gamla kontoret till ett överkomligt pris.

### **Uppsving för träbåtar**

I samband med att andra världskriget bröt ut blev det svårare att importera livsmedel till Norge. Landet måste inrikta sig på att klara försörjningen

Karta över Moen. Vid pilen längst till höger låg båtbyggeriet K Christensen & Co.



inom landet med utveckling av jordbruk och fiske. Sedan Tyskland ockuperat Norge 1940 ingicks ett avtal att 55% av fiskeriproduktionen skulle gå till den tyska krigsmakten. Detta var bakgrunden till att det blev en byggboom vid de norska träbåtbyggerierna eftersom det behövdes kapacitet för att frakta fisken.

#### Beställning i Moen

Av Thorvald Johan Kyvik i Haugesund fick K Christensen & Co en order om att bygga ett kylfartyg på 84,8×21,7×9,9 fot utrustat med en trecylindrig Wichmann semi-diesel på 150 hästkrafter. Fartyget blev på 190 ton dw och 124 brutto. Det byggdes på kravell av furu på ekspant under vattenytan och ek ovan vattenytan.

Den 20 juni 1941 kunde fartyget, som fått namnet **T.J.K.** efter redarens initialer, levereras till AS Kjøletransport i Haugesund. Hon sysselsattes under kriget mestadels med transport av frusen fisk. Hennes signal blev LKRB. Kontraktetspris var 125 000 norska kronor all told.

I april 1947 såldes fartyget till Gunvald Ottesens Skipsbyggeri i Sagvåg på Stord för att omändras till fiskefartyg. Hon såldes efter någon månad till Carl Fiskaanen jr, Sigurd Fiskaanen och Sigurd Haavik i Haugesund samt Lars Amdal på Bømlo och fick namnet **Garpaskjær**.

#### Såld till Sverige

Den 2 oktober 1947 undertecknades ett köpebrev i Haugesund där fartyget såldes för 240 000 norska kronor till Ab Pontus Nilsson & Co i Göteborg och hon registrerades i Sverige den 6 mars 1948. Då hade fartygets namn ändrats till **Inger** (GG577). Som ett litet kuriosum kan nämnas att det funnits ett

fartyg tidigare i Göteborg med namnet **Inger** som också hade nummer GG 577. Detta var en ångtrålare som i november 1929 såldes till Åkrehamn i Norge där hon fick namnet **Ryving**. Hon slutade sina dagar hos Brødrene Anda i Stavanger i november 1965, då med namnet **Finito**.

Efter övertagandet avgick nyförväret till Smögen där det togs upp på slip för att sedan fortsätta till JW Bergs Mekaniska Verkstad på Hälsö där den svenska fartygsinspektionen skulle gå genom fartyget. Den största anmärkningen var att "maskinerikappen skulle vara helt av järn". För detta fick man dispens eftersom den ändringen skulle bli ett alltför kostbart och tidsödande arbete då den var belägen mellan kabyss akter och två hytter för om densamma. Om kappen skulle göras helt av järn måste skott och inredning i dessa hytter borttagas, vilket var kostbart. En stor del av det borttagna måste då ersättas

med nytt, meddelade ägarna dystert. Och visst fick man dispens. Den 8 oktober 1947 avslutades besiktningen och fartyget godkändes för Nordsjöfart.

Hösten 1950 låg fartyget vid Knippla Skeppsvarv och genomgick klassning. Den 18 oktober 1950 meddelades förnyat sjövärdighetsbevis för Nordsjöfart.

#### Sillkungen

Pontus Nilsson gick i Sverige under namnet Sillkungen. Han var född 1884 i Gravarne, numera Kungshamn, i Bohuslän. Han flyttade sin verksamhet till Göteborg där han utvecklade sitt företag på ett utomordentligt sätt. Han exporterade konserver och fisk till många länder, inte minst till USA. Pontus Nilsson sålde sitt företag 1948 till Svensk Andelsfisk.

#### Befälhavare

Till skeppare ombord på **Inger** utsågs Johan Ludvig Karlsson från Skär-



Båthuset och varvet som det ser ut idag. Båtbyggeriet har sedan länge upphört. Foto i juli 2006 av Tharald Moen.



*Inger håller på att tas upp på slip inför det stundande islandsfisket. Foto på Knippla Skeppsvarv den 12 juni 1950. Foto Thure Christiansson, Kamerareportage.*

hamn. Han var född den 13 juni 1890 och hade tidigt del i kuttrar från samhället. Efter att ha seglat i skutor från Skåne under en tid blev han i maj 1946 skeppare ombord på kuttern **Minnie** som då köptes av sillakungen Pontus Nilsson. När så **Inger** köptes in övertog han befälet på henne och hans son Folke blev samtidigt utsedd till skeppare på **Minnie**. Johan Ludvig bodde på Flatholmen men flyttade till Göteborg i slutet av 1940-talet.

Johan Ludvig deltog under många år aktivt i Islandsfisket och var mycket uppskattad av Pontus Nilsson. Karlsson hade ett behörighetsbevis från 1936, vilket medförde att redaren fick söka dispens för att han skulle få vara skeppare, en dispens som alltid beviljades.

#### **På Island**

Redan 1948 gick **Inger** upp till Island där hon ingick i Pontus Nilssons flotta på fyra fartyg. Då var det en besättning från Björkö som bemannade fartyget. Hon var sedan uppe på Islandsfisket även 1949 och 1950.

Den 30 maj 1948 överfördes äganderätten på fartyget för 87 060 kronor till Rederi & Fiskeri Ab Pontus i Göteborg.

När hon inte fiskade vid Island användes **Inger** till fraktfart, huvudsak-

ligast med fisk till Tyskland och kol hem. Hon fraktade många gåvopaket till Rostock från det svenska folket och var en välkänd gäst i den tyska hamnen.

#### **Hösten 1950**

Efter att fartyget blivit klassat vid Knippla Skeppsvarv lades det upp under en tid inne i Göteborg vid Feskekörka. Den 9 december mönstrades två nya besättningsmedlemmar på i Marstrand, Erik Olofsson från Hönö och Christian Damgaard från Vejle i Danmark. Fartyget gick sedan upp till Smögen för att ta en last av fisk till Tyskland. Fartyget blev liggande ett tag innan det blev färdiglastat. Besättningen blev bekant med ortsbefolkningen.

Den tyske lättmatrosen Hans Reichwald, som gärna spelade dragspel, hade hittat sin frände på ön, Frank Kårstad, och de musicerade gärna ihop. När **Inger** strax före jul avgick till Warnemünde kom man överens om att fira jul tillsammans på Smögen, om fartyget hann hem, och att återuppta musicerandet. Men så skulle inte bli fallet.



*Här har det nio år gamla fartyget kommit upp ur vattnet. Foto Thure Christiansson, Kamerareportage.*



Troligen den sista bilden av **Inger** när hon ligger upplagd vid Fêskekyrka i Rosenlundskanalen i Göteborg. Foto Kamerareportage i november 1950.

### Borta med man och allt

Den 21 december 1950 kl 11.15 avgick fiskemotorfartyget **Inger** med full last av cirka 170 ton brunkolsbriketter, varav 30 ton stuvats på däck, från Rostock destinerat till Göteborg via Malmö. Vid samma tid avgick motorsegelaren **Minnie** och de båda befälhavarna (som var far och son) beslöt att följas åt under resan upp genom de minfarliga områdena i västra delen av Östersjön. Sedan Warnemünde några timmar senare passerats och fartygen kommit ut i den minsvepta rännen WAY I sattes kursen upp mot lysbojen nr 14. **Minnie** skall därefter (enligt skepparen) ha följt led 32 fram till lysboj 5, varefter kurs sattes mot Falsterborev. Bästemannen gör gällande att man tvärs fyren Mön satt kurs nord eller nord till ost mot bojen vid Falsterborev väster om fyrskeppet. Under kvällsvakten mellan 20.00 och 24.00 befann sig **Inger** akter om **Minnie** och sackade akteröver mer och mer, varför **Minnies** fart reducerades för att ej släppa kontakten med det andra fartyget. Vid 23.30-tiden iakttog bästemannen, som nu purrat ut befälhavaren, att **Inger** tycktes ha ändrat kurs, varför man fick den uppfattningen att **Inger** skulle ta sig in till Grönsund för att ankra där.

Den ostliga grova sjön, som nu var "tvärs på livet" och tidvis fyllde däck, gjorde att man en stund senare fick lägga **Minnie** bi för nedsaktad fart medan man under 10 minuter (?) surrade däckslasten. Ombord på **Minnie** såg man ej vidare till det andra fartyget. Tre dygn senare, på juldagen, hittades på Möns ostkust vid Store Stejlebjerg en mindre, skadad livbåt, vilken drivit upp på strandkanten. I livbåten låg liken av tvenne unga män under det att en tredje man låg död på stranden i närheten av båten. De tre omkomna identifierades som tillhörande **Ingers** besättning och var bästemannen Erik Olofsson från Hönö, lättmatrosen Hans Reichwald från Cuxhaven och jungmannen Christian Damgaard från Vejle. Fartygets befälhavare, Johan Ludvig Karlsson, har inte återfunnits. Vraket efter den sjunkna **Inger** återfanns efter några dagar av den danska marinmyndigheten i kanten av ett minfarligt område, liggande på 28 meters vatten. När vraket efter nio månader bärgats visade det sig att skeppsuret stoppat på 01.35.

Olyckan inträffade 2,7 nautiska mil rättvisande 98 grader från den danska fyren Mön. Ostlig hård bris med grov sjö hade rätt och det var klar sikt.

### Orsaken till olyckan

I sjöförklaringen söker man finna orsaken till olyckan på följande sätt:

"Av allt att döma har fartyget minsprängts inne i och i kanten av minfarliga området nr 50 utanför ostligaste udden av danska ön Mön. Fartyget gick till botten 2,7 nautiska mil O  $\frac{3}{4}$  S från fyren Mön och torde minan hava varit kombinerad magnetisk och akustisk med gammal och dålig utlösning, alldenstund explosionen synes hava inträffat akter om fartyget. Den danska dykarrapporten och den inspektion som företagits efter det att fartyget bärgats och torrsatts, visar, att de väsentligaste skadorna finnas akteröver i undervattensroppen. Sålunda har rodret slitits bort och akterstävns bräcks. Dessutom har ett flertal bottenplankor sprängts lösa från sina respektive spant.

Det vill dock synas som om fartyget ej sjunkit ögonblickligen, enär den ilandflutna livbåten med däri liggande döda besättningsmän utvisar, att dessa hunnit taga sig ombord i båten innan skutan gick till botten.

Såväl besiktningsmän som dykare konstaterar, att olyckan förorsakats genom sprängning och säga: "Det är vår fasta övertygelse att alla dessa skador förorsakats av minsprängning..."

I detta sammanhang bör dock nämnas att alla tecken tyder på att båda fartyget avsiktligt sökt korta in på resan genom att taga genaste väg upp till Öresund. De har således ej strikt hållit sig till de minsvepta farlederna WAY I och WAY 32. Vid sjöförklaringen i Göteborg gjorde **Minnies** befäl gällande, att som deras fartyg var byggt av trä tog de risken att passera tvärs över de minfarliga områdena.

Deras antagande att **Inger** i den grova sjön som rådde vid tillfället ändrat kurs och bestämt sig för att genom den trånga rännan 32 K söka taga sig till Grönsund, förefaller däremot icke otroligt. **Inger** var tungt lastad och måste ha tagit mycket vatten över däck. Fartygen släppte kontakten med varandra den 22 december vid 01.00-tiden och kan katastrofen ha inträffat någon halvtimme senare utan att man ombord i **Minnie** sett eller hört någonting.

*Ex officio: Bo Bergström*

Sjöförklaring hölls vid Rådhusrätten i Göteborg den 5 oktober 1951.

#### Fartyget bärgades

**Inger** återfanns på 28 meters djup och redan i början av maj 1951 påbörjade Brødrene Nilsen bärgningen av fartyget efter det att dykaren M. Månsson gjort en genomgripande undersökning av skrovet på havets botten. Men inte förrän i början av september 1951 kunde vraket föras in till Stege där det torrsattes och inspekterades av skeppsbyggmästare A. Vennike.

Fartyget blev liggande i den danska hamnen där det reparerades provisoriskt. Man plockade ut motorn och lade den i lastrummet.

I september 1952 inköptes fartyget av Jonas Skådel med flera i Syre på



*Efter haveriet hörde fartyget under många år hemma på Syre på Karmøy. Här en flygbild av den lilla platsen. Fotoarkiv Alf J. Kristiansens arkiv.*

Karmøy, Norge och bogserades hem av **Bellatrix** av Vedavågen.

Hon byggdes om och reparerades. Hon fick ny front av stål i överbyggnaden och de stora fönstren i överbyggnaden ersattes av runda ventiler. Hytterna byggdes om och man utökade med en hytt. Det mesta av stålarbetena utfördes av Skudenenes Mekaniske Verksted medan inredningsarbetet gjordes vid slipen på Syre. Fartyget blev klart lagom till Islandsfisket 1953. Då hade namnet ändrats till **Flaggholm** med fiske nummer R-27-SH. Hon registrerades i Skudeneshavn.

#### I norsk fart

**Flaggholm** avgick sommaren 1953 på Islandsfiske. Hon hade då nio mans besättning. Man hade med sig 900 tunnor. Fisket bedrevs med drivgarn.

Mellan fiskesäsongerna användes fartyget till fraktfart. Man fraktade mycket cement mellan cementfabriken i Brevik och Vestlandet. **Flaggholm** gick också med färsk isad makrill i kassar mellan olika fiskehamnar på Sörlandet till Östtyskland och mellan Sörlandet och Hull i England.

Hon användes som trälare på vintersillfisket mellan 1954 och 1960. Vid ett tillfälle hade hon 2000 hektoliter sill ombord, den största last som fartyget haft.

När båten användes till sillfiske var den utrustad med snörpvad, doris och lettboat som kom från Møsterøy i Ryfylke. Manskaper var också hemmahörande där medan skeppare, bästeman, maskinist, assistent och steward kom från Skudeneshavnsdistriktet.

#### Slutet

År 1959/60 byggdes hon om till trälare av Skudenenes Mekaniske Verksted och på slipen i Syre. Hon användes sedan till industrifiske i Nordsjön. Hon landade oftast i Åkrehamn men också några gånger i Egersund. Hon lastade aldrig mer än omkring 900 hektoliter för att råvaran inte skulle bli för gammal.

Den 1 januari 1965 slogs man ihop de sju kommunerna på Karmøy till en och i samband med detta ändrades fiske numren på fartygen. **Flaggholm** fick då nummer R-99-K. Men detta målades aldrig på båten, för i början av 1965 togs hon ur bruk. Hon avrustades vid slipen i Syre och den 18 juni 1965 bogserades hon iväg av fiskefartyget **Irene** av Skudeneshavn till dumpningsfältet i Nedstrandsfjorden där hon sänktes på djupt vatten. 🚧



*Flaggholm på nordgående genom Karmsundet. Foto från Alf J. Kristiansens arkiv.*