

Helsingfors, såld till Norge. Hon var en av de finaste fd sandskutorna i Finland.

mb **HENRIC** (OIJ) ex CEMENT 9, BULL (9871), 159/58 Lödöse, Reino Henriksson Oy, Lovisa till HH Hinaus Oy/Ab, Lovisa (940822) och omdöpt **HIRN**.

mb **TEKLA** ex MARIE HACKMAN, SYLVI, GRIPEN, 66/00 Stockholm, Ahti U Perheennies, Kotka till Helsingin Hinaus ja Väylätö Ky, Helsingfors (940819).

September 1994

ms **AQUARIUS** (OIZR) ex VAAGSØYSUND, VAAGSØY, 148/58 Leirvik, Ab Shiprest Lenator Oy, Ekenäs, omd **FRANZ HÖJER** (940912), nu reg som pass.fartyg.

ms **CARMEL** (OIOC) ex VERONICA, CARMEL, ELSE SMEDEGAARD, SALTÖ (10510), CARMEL, 135/63 Marstrand, Ab Marstrands MV (47), fis-

Ett spännande dykuppdrag

av Sven Edelberg

Den 16 augusti 1994 avgick dykfartyget **FROG** med arbetspråmen **HÄNDIG** kl 05.15 från Ringökajen i Göteborg. Ombord fanns **Håkan, Bengt och Tore Mårilind** från Frog Dyk Ab samt yrkesdykaren **Martin Häggström** från Borås Dykcenter. Dykskötare **Marcus Elvhammar** ingick också i laget. Destinationen var **Vinga Ungar**, där vraket efter lastångaren **JOHN** ligger på skärets sydostsida. Dagens dykuppdrag var inte något som hörde till vardagligheterna. Målet var att skära av **JOHNs** propelleraxel och bärga samt transportera in propellern till kaj i Göteborg. Uppdragsgivare var **Cedervall & Söner Ab**, en sedan 1886 i sjöfartskretsar välkänd tillverkare av propelleraxeltätningar.

Fartyget

Ångfartyget **JOHN** byggdes 1881 av E Withy & Co i West Hartlepool som nybygge 94 och sjösattes med namnet **MOGGIE** för rederifirman J Coverdale & Son, West Hartlepool. Inköpt den 15 mars 1898 av Trelleborgs Ångfartygs Nya Ab för £7650 och satt i fart under namnet **JOHN**. I april 1916 köptes fartyget av skeppsredare **Henning Edling**, Helsingborg, för 650.000 kr. Han hade tänkt kalla sitt nya bolag för Rederi Ab John, men detta godkändes inte av myndigheterna, utan det nya namnet blev i stället Rederi Ab Sundsborg.

Den 26 januari 1918 strandade **JOHN** på resa West Hartlepool-Göteborg med last av 1263 ton stenkol kl 16.30 på **Vinga Ungar**. Vid tillfället rådde tät dimma och trots sakta fart stod fartyget hårt på grundet och blev läck. Den blott 17-årige styrmannen **Rohman**, som stod till rors vid tillfället, uppgav vid sjöförhöret, att han icke med säkerhet påminde sig de kurser som styrts vid tillfället, men ville bestämt

förklara att han, som vore van att styra fartyg, stadigt hållit de kurser, som han fått order att hålla. Fartyget vattenfylldes samma dag och gled av grundet och sjönk.

Axeltätningen

JOHN var utrustad med en **Cedervall** axeltätning. Det är denna som nu är upphovet till bärgningsuppdraget. Det finns dock inga uppgifter om någon leverans till **JOHN** i **Cedervalls** journaler, som sträcker sig bakåt till år 1904. Ett eventuellt serienummer på tätningen skulle kunna ge besked om när den installerades.

Dykningarna inleds

Kl 0600 avgick **Henric Lundgrens** Novabåt från Långedragshamnen. Vädrat var klart med spridda molnbankar och nästan vindstilla. Båten ankom till vrakplatsen vid halvсутiden och ankrade upp i akterskeppet. Dagens första dykpass inleddes med att **FROGs** förtöjningslina sattes fast i vraket. Nödvändiga verktyg togs också med ner till arbetsplatsen. Axeln mellan tätningen och hylsändan var synlig i en längd av två decimeter. Axeln rensades från sin rostbeläggning, en 10 cm tjock kaka som lätt lossnade i stora sjok.

FROG anlände efter att ha lämnat pråmen vid **Vinga**. Ett 500 kilos klumpankare lades ut i sydvästlig riktning från vraket som farlig förtöjning. **FROG** gick sedan tillbaka mot **Vinga** för att lasta ombord mammutpumpen. Det 6 tum tjocka och 15 meter långa stålöröret transporterades ihopmonterat ut till vrakplatsen och sänktes sedan ner till botten. Nu var det min uppgift att slamsuga runt propellern. Akterskeppet, som låg på styrbordssidan, var ca 6,5 meter långt och nådde en höjd av 4,8 meter över botten. Av den fyrbladiga propellern, som uppskattades till ca 4 meter i diameter, var två blad synliga. Navet och axeltätningen var till hälften begravda i sedimenten. Propelleraxelns diameter var 220 mm och propellerns vikt uppskattades till 3,6 ton. För att kunna bränna av axeln och lyfta propellern måste denna nu friläggas så mycket som möjligt.

Dykpasset med slamsugning påbörjades kl 10.07. Det övre lagret sediment, ca

kefartyg reg på **Heikki Hartikainen**, Björneborg.

maux **JAKOBSTADS WAPEN** (OJGG), 128/94 Jakobstad, ägarens varv, träbyggd replik av galeas efter ritningar från 1758 av **Fredrik Henrik af Chapman**. Reg på Jakobstads Gamla Hamn Ab - Pietarsaaren Vanha Sata-ma Oy, Jakobstad.

ms **MATRINA** (OJCF) ex **WILFORD** ex ???, 27/05 Slidrecht, Bernth Nylund m fl, Kristinestad till Ab Kristina Line Oy, Kristinestad (940930) ms **LAURITAR** ex **AHTI VII**, 62/76 Summa, Lohjan Järvi Matkailu Ky, Lojo till Tivodos Oy, Helsingfors (940928)

ms **MÅSEN** (SF-791), 40/80 Kolla, Sture Haglund m fl, Hangö till Björn Haglund m fl, Malax (940919)

ss **UKKO-PEKKA** (OIOU) ex **HAMINA**, SUVETAR, TURKU, 287/38 Helsingfors, Marcato Oy, Åbo, omdöpt **UKKOPEKKA** (940919)

ms **VOLNA-I**, 499/85 Degendorf, Merimaasto Oy, Uleåborg till P Rissanen Oy, Uleåborg (940908).

20 centimeter, bestod av skalsand, som lätt avlägsnades. Därunder fanns en hård sedimentkrusta innehållande sten i varierande storlek och stenkolsbitar. Då det tunga mammutöröret hävde sig i den lätta sjögången krossades krustan och försvann sakta men säkert med ett rasslande upp i röret. Större stenar fastnade då och då i rörets mynning, vilket föranledde stängning av pumpen. Röret krävde all kraft och uppmärksamhet för att hållas i läge vid uppstart. Efter 80 minuters arbete har området runt tätningen fördjupats med 50 cm. Axeln var frilagd och avbränningen kunde börja. Jag kunde också konstatera att ett av de nedre propellerbladen var avslaget vid navet. Ett stort stenblock, alternativt en berghäll, var frilagd nere i sedimenten på propellerns baborssida, varför vi befarade att även det fjärde bladet var av.

Avbränning av axeln

Medan **Martin** gjorde sig iordning bärga-

Böcker säljes

Sv ill skeppslista 1979-80-81-84
Hegland: Norrströms flotta. 2 band i skinn.

Praktbok om Smögen.
Mason: Soviet merchant shipping från 1966, inb.

Ill norsk skeppslista 90-91
Lawrence: Canadian Navy 39-45
Buchheim: Das Boot (på tyska)
Den danske sømand 1914-18 og 1939-45, utgiven 1946.

23 häften och 5 böcker om svensk handelssjöfart under 2:a världskriget.

NYUTKOMMEN:

Kust- och havshistoria 1939-45
Bl.a. KUNGSHOLM under USA-flagg, unika bilder från USA:s riksarkiv.

Terje Fredh
Grängsgatan 16, 453 30 Lysekil
tel. 0523-11780; 10421
fax. 0523-12003
mobiltel. 010-2874862

des och demonterades mammutpumpen. Lunch serverades i skift och det smakade sannerligen gott med en rejäl tallrik gravad lax, köttbullar och potatissallad efter nästan halvannan timmes brottning med mammutpumpen. Kl 12.30 gick **Martin** i vattnet med ett knippe brännpinnar i handen, syrgas och ström var kopplat till Brocbrännaren och tillsammans med jordkabeln var denna nedsänkt till vraket. 30.000 liter syrgas och 120 brocopinnar fanns ombord, vilket borde vara mer än nog. Efter att ha fäst jordklämman i ett propellerblad och installerat sig i gropen började **Martin** bränna. Långsamt åt sig brännaren in i axeln. På **FROG** bröts stillheten av dykarens andetag samt ett ständigt återkommande "ström på, ström av", vilket också kvitterades av någon ombord. Efter 60 minuters arbete kom **Martin** upp för en kort paus. Dykdjupet var 13,5 meter och det medgav 100 minuters dyktid med direktuppstigning. **Martin** hade bränt av axeln cirka 50 mm radiellt runt om. Efter 45 minuter återvände **Martin** till botten. Det ständigt återkommande "ström på, ström av" bröts till sist av beskedet "axeln är avbränd". Vi hade kommit en bra bit på väg. Nu återstod bara att få loss propellern och få den ombord på **HÄNDIG**.

Lyftet

Vi började nu förbereda bärgningen. Två lyftsäckar med vardera 1200 kilos lyftkraft skulle fästas i propellern och fyllas,



Endast två av bladen fanns kvar när **JOHNs** propeller bärgades. Men axeltätningen var intakt efter 75 år på havsbotten!

varefter två lyftlinor, kopplade till två däckswinschar på **FROG** gjordes fast. Detta skulle ge en total lyftkraft på 5,6 ton. Om detta mot förmodan ej räckte kunde **FROGs** bockkran utnyttjas för att rycka loss propellern ur botten. Sedimenten.

Strax före klockan fyra gick vi ner och en säck fästes i vart propellerblad och fylldes med hjälp av en luftslang, som

sänts ned. När den andra säcken var nästan full hördes en dov smäll, och då jag tittade upp syntes en kubikmeter luft gå mot ytan i en enorm kaskad av bubblor. Säckerna hade rämnat! Vi fick hämta en ny lyftsäck och också de båda lyftlinorna. För säkerhets skull fyllde vi denna endast till tre fjärdedelar. Inga nya missöden inträffade och när båda linorna var fästa i var

SJÖFARTSBÖCKER

Δ **PÅ RÅASEGLARNAS TID** Pris: 145:-
Skutorna, livet ombord och märkliga händelser till sjöss. Vardagsvillkor i ett särpräglat samhälle vid Öresund. 176 sid, 112 sv/v bilder. Person- och skeppsreg, ordförkl.

Δ **BERÖMDA SKEPP** Pris: 135:-
Med doft av sälta och tjärad hampa: briggen **GALATHEA**, barkskeppet **SIGYN**, fullriggaren **TRANSOCEAN** och fyrmastbarken **C B PEDERSEN**. 84 sid, rikt ill. skeppsreg, ordförkl.

Δ **DIKT BIDEVIND** Pris: 125:-
Sjömansspråk, vidskepelse och övertro. "Havens gräsparvar" och mäktiga windjammers. 84 sid, rikt ill. Person- och skeppsreg, ordförkl.

SPECIALPRIS (högst 30 ex finns kvar av resp titell!)

Δ **THUNBOLAGET 1938-1988** Pris: 100:-
Helge Källssons mäktiga livsverk. 84 sid, rikt ill. GA, diagram, tabeller, skeppsreg, ordförkl.

Δ **SOTEN - VETERANEN** Pris: 100:-
Numera **ENKÖPING**, Grand Old Lady och levande legend. 74 sid, rikt ill. Skeppsreg, ordförkl.

Δ **FAIR WIND** Pris: 100:-
Cutty Sark Tall Ship's Race -86 och sjöfartsstaden Göteborg. Världens sista storsegelare och Kap Hornare. 96 sid, rikt ill. Skeppsreg.

Priser inkl. moms, exkl. ekonomiporito.

Vid beställning från utlandet: betalning med postanvisning eller kontant. SEK 30:- tillkommer om postgiro används.

Δ Förlag Triangeln

Jan Davidsson, Brödrag 1, 412 74 Göteborg
Tel. 031-402810, postgiro 4532214 -6

Nytt nummer av i Fokus!

Nu har vi nöjet att presentera det andra numret av **Båtologens** bildtidning. Numret är en bildhyllning till det 90-årsjubilerande Rederi Ab Transatlantic. Vi har valt ut mer än 40 olika fartyg, som visas på stora bilder, både sv/v och färg. En historik för varje fartyg finns i bildtexten. Många av fartygen är välkända, men vi har försökt att presentera både äldre och nyare bilder.

i Fokus no 2 skaffar du genom att sätta in 40:- på postgiro 831 77 91 -5, Tomas Johansson, eller skicka två "selmor" direkt till redaktionen. Utländska köpare måste sända kontanter. Om postgiro används tillkommer 30:- på priset!

Om du ännu inte skaffat i Fokus - provnummer så kan jag fortfarande sälja sådana till oförändrat pris, 40:-

Upplagan är begränsad - så gör din beställning snarast!

Tomas Johansson

sitt blad gick vi upp.

Väl ombord på **FROG** startade en febril aktivitet. Akterdäcket rensades från all utrustning, som kunde vara i vägen vid lyftet. De två lyftlinorna fästes i resp. winsch via två block i bockkranens överliggare. När **FROG** låg rakt över propellern kunde lyftet börja. Sakta körde Håkan nu på ömsom den ena ömsom den andra winschen. **FROG**s akter drogs sakta ner i vatten. Spänningen var klart märkbar. Ingen sade något. Endast winscharnas tjutande hördes. Aktern drogs längre och längre ner tills däckets tangerade vattenytan. Plötsligt reste sig aktern och Håkans röst bröt tystnaden: *Där kom den!* Vi drog en suck av lättnad. Nu återstod endast inbogseringen till Vinga. Vi winschade upp propellern till strax över ytan, förtöjningarna gjordes loss och med sakta fart ställdes

kursen mot Vinga.

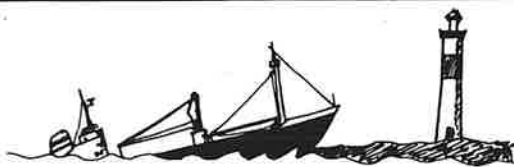
Bogseringen gick utan några problem i den lugna sjön. I gattet mellan Vinga och Koholmen winschades propellern upp ytterligare och de två övre bladen bröt ytan för första gången på 76 år. Sedan propellern lyfts ombord på **HÄNDIG** började vi studera vad som fanns kvar av propellern. De undre propellerbladen var, som vi befarade, avslagna, men det var ändå en rejäl bit 114-årigt järn som blivit upptaget. Axeltätningen verkade i det närmaste oskadd men var till hälften dold i en rostkrusta med kol och steninslag.

Epilog

Sedan axeltätningen rengjorts kunde vi efter en tid få fram följande inskription: *F.R.Cedervall patent no-9C, Göteborg.*

1773.. I den omsorgsfullt förda journalen No 2, gällande åren 1910-1914, kunde vi läsa vid ordningsnummer 1773: *1 Box No 9C levererad den 16 februari 1911 till Kockums Mekaniska Verkstad, Malmö. Afprovad i närvaro af C. Jakobson. Tätningen kommer nu att göras i ordning för att ställas ut hos Cedervall som den hittills äldsta i samlingen. Det som återstod av propellern återfick efter rengöring sin ursprungliga form. Propellern visade sig ha följande inskription: Willcox Patent, Sunderland, 2190. Vi har också fått fram att JOHN rådde ut för en stormig resa från England till Sverige i januari 1911, med maskinhaveri som följd. Detta var orsaken till dockningen på Kockums, där då axeltätningen monterades in. Men Willcox Patent och dockningen på Kockums får bli en helt annan historia!*

Haverier



Tomas Johannesson



Passagerarfartyget **ESTONIA**, vars tragiska förlisning berört hela nationen under hösten. Foto i Stockholms skärgård av Krister Bång.

ARKTIS ISLAND (Da)

lastfartyg av København på 2182 tdw kolliderade med vraket av fartyget **UNIVERSAL**, förlöst 30.8.1977, kl 19.45 den 9 augusti 1994 på pos. 02.53.14 N och 100.59 E i Malackasundet på resa Singapore-Chittagong med last av kopra. Ett stort hål revs upp i fartygsbotten och hon sjönk inom kort. Besättningen räddades. Vraket ligger på sidan med botten delvis synlig. **ARKTIS ISLAND** byggdes 1983 i Ringkøbing och ägdes av Elite Shipping A/S.

BRAVO (Sw)

nybyggt ro-ro-fartyg av Malmö på 5800 tdw var den 27 september 1994 under bogsering från Trieste till Grimstad för utrustning, då det i hård storm slet sig från ukrainska högsjögögseraren **PODVODNIK MARINESKO** utanför den jutska kusten och drev iland på pos. 55.52 N och 08.06 E. Den 4 oktober kunde skrovet tas flott av mb **MÆRSK TACKLER** och bogserades till Grimstad, dit man ankom vid middagstid den 5 okt. Fartyget tillhör Rederi Ab Sea-Link, Malmö.

BURAK M (Tu)

tankfartyg av Istanbul på 132.250 ton dw sjönk kl 09.40 den 28 september 1994 utanför västafrikanska kusten på resa Mohammedia-Västafrika i ballast sedan hon sprungit läck i maskinrummet. De 28 besättningsmännen räddades av

mt **KNOCK ALLAN. BURAK M** byggdes 1976 i Fredrikstad som norska **TANK BARONESS** och redades nu av Um Denizcilik ve Ticaret AS, Istanbul.

DANICA BLACK (Da)

lastfartyg av Nakskov på 1400 tdw fick slagsida i storm på Nordsjön kl 17.45 den 19 oktober 1994 på resa Porsgrunn-Almeria med last av 1350 ton säckad gödning. Besättningen räddades dels av helikoptrar, dels av fiskebåtar. Kl 18.48 sjönk fartyget på pos. 55.25 N och 06.55 E. **DANICA BLACK** byggdes 1984 i Sakskøbing och tillhörde rederiet H Folmer & Co.

ESTONIA (Ea)

passagerarfärja av Tallinn på 15566 brt förläste i hårt väder vid ½ 2-tiden natten till den 28 september 1994 söder om finska Utö på pos. 57.23 N och 21.42 E på resa Tallinn-Stockholm med drygt 1000 personer ombord. 140 personer räddades medan drygt 900 omkom i den svåraste sjöolycka som drabbat Östersjön sedan kriget. **ESTONIA** byggdes 1980 i Papenburg som **VIKING SALLY** för Viking Line och bar sedan också namnen **SILJA STAR** och **WASA KING** under finsk flagg innan hon köptes av den nuvarande ägaren, Estonian Shipping Co (ESCO).

FRIOSUR IV (Ch)

chilensk häcktrållare på 946 brt, sjönk den 20 september 1994 söder om Guafoön i inloppet till Corcovadobukten i Chile. Besättningen på 26 personer räddades. **FRIOSUR IV** byggdes 1966 i Bremerhaven och var under namnet **KARLSEFNI** i isländsk ägo.

KEHRWIEDER (Fi)

lastfartyg av Borgå på 520 ton dw grundstötte i hårt väder kl 10.42 den 1 oktober 1994 utanför Uusikaupunki på resa Olkiluoto-Uusikaupunki i barlast. Sprang läck och ankrades. Besättningen räddades med helikopter. Fartyget vattenfylldes senare och sjönk. **KEHRWIEDER** byggdes 1943 i Wewelsfleth och tillhörde Oy Seafahrer Sh Co Ltd.

MITO (Da)

coaster av Rønne på 330 ton dw fick slagsida och sjönk ca 17 sjömil väster om Rønne den 23 september 1994 på resa Grenaa-Rønne med styckegods. Besättningen räddades av färjan **PEDER OLSEN**. Fartyget ligger på 47 meters djup och torde inte bärgas. **MITO** byggdes 1960 i Büsum och ägdes av Mogens Madsen.

SILVER SEA (Ho)

lastfartyg av San Lorenzo på 940 ton dw sprang läck strax utanför Tasucu i Turkiet omkring den 1 september 1994 lastad med järn. Lastrummet vattenfylldes, men haveristen kunde införas till hamnen i Tasucu, där vidare öden nu avvaktas. **SILVER SEA** byggdes 1959 i Hamburg och seglade under finsk flagg på 1970-talet som **HEROLD**. Nuvarande ägare är en Mr Serajettin Uc.

SJOBORGIN (FD 96)(Fa)

träfiskefartyg av Strendur på 39 brt, grundstötte och sjönk ca 200 yards utanför Scrabster Harbour på Scotlands nordkust kl 22.06 den 1 september 1994. Tåt tjocka rädde vid tillfället. Av besättningen på fyra man räddades två medan två omkom. Fartyget byggdes 1948 i Holbæk och tillhörde nu Tonny Thomsen, Strendur.

SPESER (No)

tråmotorfartyg av Svolvær på 93 brt kolliderade vid 20-tiden den 13 oktober 1994 i närheten av Tranøy lotsstation på norska västkusten med 37000-tons bulkern **PIONEER** av Vanuatu på väg till Narvik och erhöi en mindre läcka. **SPESER** togs under bogsering mot hamn, men efter två timmars bogsering sjönk hon hastigt. Besättningen på två man räddades. **SPESER** byggdes 1928 på Råå som svenska **SPES** för Richard Wirén i Kalmar. Nuvarande ägare var Tore Mortensen.

Båtloggen



6-94



1994-12-02

Pris 30:-