

## MÅNADSFARTYGG Maj 2025 – Fiskefartyget GG 569 *Vingaborg*

I år är det 40 år sedan fiskefartyget GG 569 *Vingaborg* levererades till Donsö. Hon var det första av tre nästintill identiska systerfartyg som byggdes vid Kalmar Fartygsreparationer. De övriga två var GG 430 *Tirana* och GG 206 *Danö*, båda hemmahörande i Fiskebäck.

Kalmar Fartygsreparationer var namnet på det företag som bildades efter att det anrika Kalmar Varv försattes i konkurs i oktober 1981. Det nya bolaget grundades i februari 1982 av tre tidigare tjänstemän vid Kalmar Varv AB. De köpte samtliga inventarier, inklusive varvets flytdocka och varulager. Byggnaderna och varvsområdet övertogs samtidigt av Kalmar kommun och hyrdes därefter ut till Kalmar Fartygsreparationer.

Som namnet antyder var bolaget i första hand inriktat på reparationsverksamhet. Varvsledningen kom dock även att satsa på nybyggnation, bland annat i form av hela fartyg, sektioner, utrustningsdetaljer och skrov till andra skeppsvarv.

### Stort investeringsbehov i fiskeflottan

Under 1980-talet var investeringsbehovet i den svenska fiskeflottan omfattande. Den krisdrabbade svenska varvsindustrin såg fisket som en potentiell möjlighet att skapa sysselsättning. Varv som tidigare inte alls arbetat med små fiskefartyg försökte nu ta sig in på denna marknad. Ett exempel på detta var Götaverken Arendal i Göteborg, som i mitten av 1980-talet satsade på både ombyggnader och nybyggnation av fiskefartyg för att kunna behålla sin arbetsstyrka.

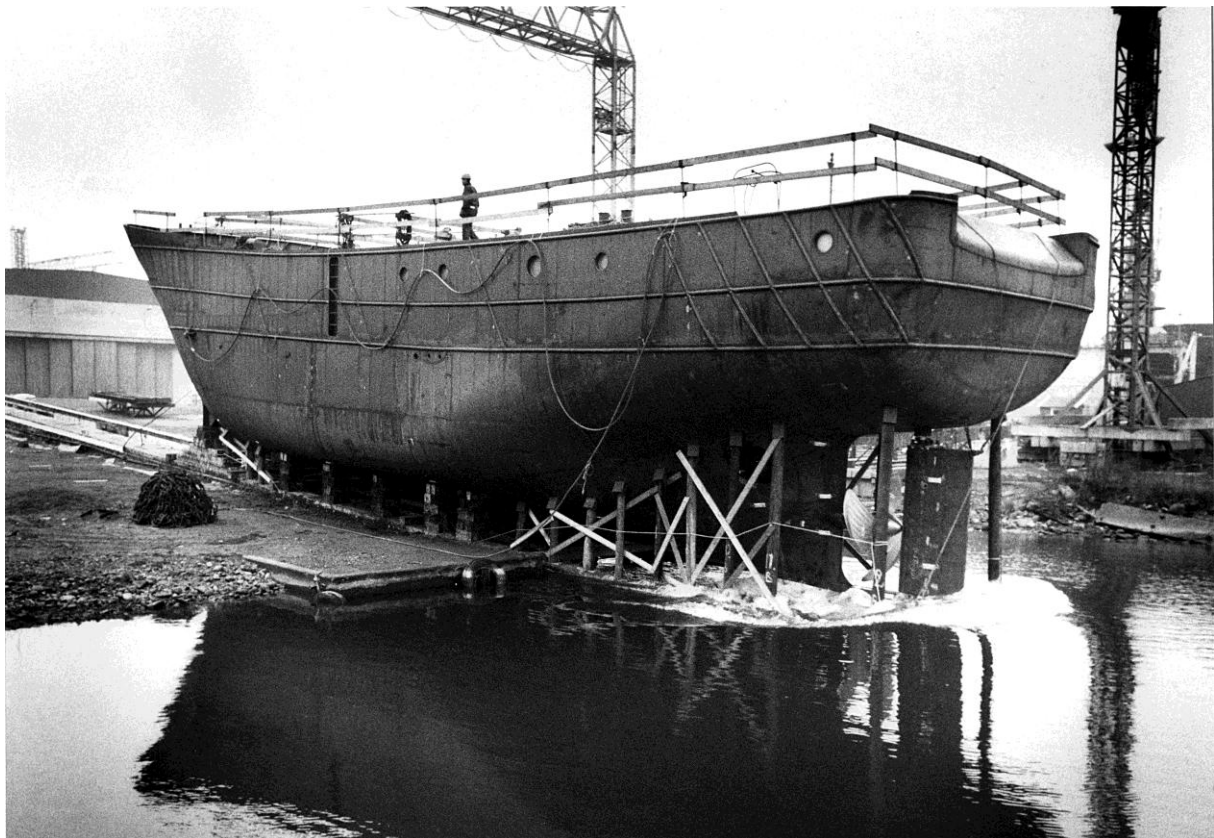
I Kalmar var byggandet av ståltrålare däremot inget nytt. Redan i slutet av 1960-talet hade man levererat två ståltrålare till beställare på Västkusten, samt genomfört ombyggnader och motorbyten i befintliga fiskefartyg. Under den första halvan av 1980-talet dominerade investeringarna i äldre ståltrålare, främst i form av nya styrhus, motorbyten, förlängningar och påbyggnader av shelterdäck. Samtidigt började vissa fiskelag även överväga att investera i helt nya fartyg.

### Fiskelaget *Vingaborg* satsar på ett nybygge

Ett av de fiskelag som valde att satsa på ett nybygge var *Vingaborg* från Donsö. I maj 1983 hade fiskelaget sålt sitt tidigare fartyg till Chile – en stor, kombinerad trålare och ringnotsfiskebåt, levererad 1974 av Flekkefjord Slipp & Maskinfabrik i Norge.

I och med försäljningen upplöstes även det partrederi som ägt fartyget. Det var ett samarbete mellan fiskelagen Vingaborg från Donsö och Nordsjö från Öckerö. De hade tidigare fiskat var för sig, men bildade ett gemensamt partrederi i samband med leveransen av nybygget 1974.

Efter försäljningen 1983 övervägde Henry Johansson och hans son Tommy att bygga en mindre båt för hemmafiske, exempelvis kräftfiske. När även Henrys yngre bror Bo och dennes son Stefan ville vara med, beslöt man sig dock för att satsa större.



*Vingaborg*, NB 463, under byggnad vid Kalmar Fartygsreparationer. Foto: Peter Lidengren.

Den nya *Vingaborg* levererades den 8 maj 1985 till ett nybildat partrederi, bestående av bröderna Henry och Bo Johansson – båda tidigare delägare i det gamla fartyget – samt deras söner Tommy och Stefan. Henry Johansson utsågs till huvudredare.

Fartyget hade följande mått: längd 33,7 meter, bredd 8,6 meter och djupgående (utan last) 4,3 meter. Bruttodräktigheten var 384 ton och nettodräktigheten 115 ton. Nybygget hade varvets byggnummer 463, vilket var en fortsättning på Kalmar Varvs tidigare nummerserie. Som kuriosita kan nämnas att varvsskylten bar texten "Kalmar Varv Sweden Establ. 1763".



*Vingaborg* klar för leverans.

*Vingaborg* var främst utrustad för trålning efter vitfisk i Skagerrak, Nordsjön och Östersjön. Fartyget konstruerades av Vik & Sandvik i Fitjar, Norge. En stor del av designen och arrangemangen ombord var specialanpassade efter Henry Johanssons egna idéer. Allt ombord var noggrant genomtänkt och mycket funktionellt – inte minst när det gällde hantering av fångsten, där *Vingaborg* kom att betraktas som ett föregångsfartyg.

Under shelterdäcket fördes fångsten direkt till två stora tankar med iskylt vatten, vilket bidrog till en mycket god fiskkvalitet. Tankarna var konstruerade med hydrauliskt rörlig botten för enkel tömning. Därefter transporterades fisken via band till två rensmaskiner av fabrikat Kronborg. Efter rensning sorterades fisken i en storlekssorterare och leddes vidare till lådor i lastrummet. Denna hanteringsutrustning levererades av Krabbeskärs Mekaniska Verkstads AB i Fiskebäck.

Fartyget hade även en ismaskin av fabrikat MTC som producerade 2,5 ton is per dygn. Isen förvarades i ett 25 kubikmeter stort isolerat isförråd, och transporterades till fisketankar och lastrum via ett antal isskruvar. Isoleringen i lastrum och isförråd utfördes av Hirtshals Skumisolering med glasfiberbeklädnad och polyuretanskum.

Det aktra lastrummet var isolerat och rymde 265 kubikmeter, motsvarande cirka 1 800 lådor à 30 kilo (på pall). Det främre lastrummet, som vid sillfiske kunde fungera som lastrum för industrifisk (fiskmjöl), hade en kapacitet på 50 kubikmeter.

Huvudmotorn var en sexcylindrig Deutz SBV6M 628 på 1 500 hk vid 1 000 rpm. Propellern var av fabrikat J.W. Berg, av typ "skew back", och växeln levererades av Reintjes. Fartyget saknade bogpropeller men hade en sidopropeller akterut – enligt Henry Johanssons önskemål, då en aktere sidopropeller underlättade trålhantering, medan en bogpropeller ansågs onödig.

Från motorns främre kraftuttag drevs en samlingsväxel för fyra hydraulpumpar med sammanlagd effekt på 580 kW. Kraftuttaget drev även en axelgenerator på 156 kVA via kilrepstransmission. Dessutom fanns en separat generator av samma storlek, driven av en Volvo Penta TMD 100 dieselmotor.

Besättningen uppgick till åtta personer. Inredningen bestod av tre tvåmanshytter och en fyrmanshytt, samtliga belägna på huvuddäck under shelterdäcket. I anslutning fanns en rymlig mäss, omklädningsrum samt två duschar och toaletter.

Styrhytten var fristående med god runtomsikt. Tack vare att avgasrören leddes upp genom trålgalgens ben undveks siktskymmande skorstenar akterut. Under styrhytten fanns en stabiliseringstank för att förbättra sjöegenskaperna.

Den elektroniska utrustningen var omfattande och inkluderade bland annat färgekolog, kombinerat ekolog och trålsondlod, två sonars (Skipper färgsonar och Simrad standardsonar), samt Scanmar-system för att mäta mängden fisk i trålen och avståndet mellan trållämmarna. Navigationsutrustningen omfattade två JRC-radarer, Robertson-autopilot, Shipmate-navigator, färgplotter, två Shipmate VHF, Skanti gränsvågstelefon, Sperry gyrokompass och dopplerlogg.

Kungshamns Slip och Industriservice levererade två splitvinschar, en dubbel tråltrumma, en kombinerad ankar- och lyftvinsch, samt en torkvinsch. Hydraulsystemet hade ett autotrålssystem som höll konstant dragkraft i trålwirarna. På trålgalgen akterut var en 9-tons däckskran av fabrikat HMF monterad.

*Vingaborg* kostade, fullt utrustad för fiske, cirka 13 miljoner kronor – vilket enligt fackpressen då beskrevs som "mycket båt för pengarna".

### **Fisket och den fortsatta historien**

Till att börja med bedrev fiskelaget fiske med *Vingaborg* efter vitfisk i Nordsjön. Under flera år hade bara ett fåtal trålare deltagit i detta fiske, men under åren kring leveransen av *Vingaborg* började fler fiskelag återigen intressera sig för Nordsjöfisket.

En bidragande orsak var den dåliga avsättningen och de låga priserna på sill, liksom den minskande tillgången på torsk i Östersjön, i kombination med goda fångster och bra priser på Nordsjöfisken. På Donsö fanns stolta traditioner av vitfiske i Nordsjön, vilket bidrog till att man inte i samma utsträckning drabbades av den kraftiga nedgången i fisket runt 1970.

Efter att *Vingaborg* levererats bestod Donsös fiskeflotta av 18 större fiskefartyg, varav flera bedrev fiske efter vitfisk i Nordsjön under stora delar av året. Fisket i Nordsjön gick mycket bra och fartyget visade sig vara väl anpassat för detta fiske.

Under de sista åren på 1980-talet kombinerade man fisket efter vitfisk i Nordsjön med fiske efter skarpsill i Östersjön, tillsammans med GG 64 *Astrid Marie* och GG 764 *Astrid*. Skarpsillen lossades i Västervik och på Gotland och frystes för export.

Några år in på 1990-talet övergick fiskelaget till att fiska sill och skarpsill med flyttrål i par med GG 229 *Bristol* från Donsö, ett fiske som sedan fortsatte fram till beslutet att sälja fartyget.



Några bilder från ombord.

### Vingaborg såldes till Norge

Den 22 mars 1996 såldes *Vingaborg* för 14,5 miljoner kronor till Cetus A/S i Vedavågen, Norge. Fartyget fick nu namnet *Cetus* med distriktsbeteckningen R-569-K och hemmahamn i Kopervik.



*Cetus* 2009-09-29.

Med sin nya ägare kom fartyget huvudsakligen att användas för industrifiske i Nordsjön. Under 1997 försågs fartyget med ett upphöjt backdäck och räckverket på shelterdäcket ersattes av en tät brädgång. Lastrummet byggdes också om till sju RSW-tankar med en total kapacitet på 400 kubikmeter, och kylanläggningen för tankarna hade en effekt på 400 000 kcal.

### Inte den sista *Vingaborg*

Försäljningen av *Vingaborg* i mars 1996 innebar dock inte slutet för namnet *Vingaborg* på Donsö.

Redan i oktober samma år köpte ägarna till GG 229 *Bristol*, tillsammans med några av de tidigare delägarna i *Vingaborg*, systerfartyget *Tirana*. Detta fartyg hade under några år haft hemmahamn på Shetland som LK 154 Still Waters och gavs nu namnet GG 569 *Vingaborg*.

Ytterligare ett fartyg kom senare att bära namnet GG 569 *Vingaborg* innan det sannolikt för gott försvann ur den svenska fiskeflottan.

I december 2000 fick, genom en bytesaffär, det tidigare Rosslau-bygget GG 500 *Vingaskär* från Styrsö under en kort tid bära namnet *Vingaborg*, innan fartyget såldes vidare i juli 2001.

### Ny försäljning och stor ombyggnad

Eftersom rederiet bakom *Cetus* hade tagit leverans av ett nytt och större fartyg för sitt fiske, såldes *Cetus* den 30 maj 2002. Nya ägare blev Nordtun Trål AS i Bremnes, ett bolag ägt av Bjarte, Arve och Svein Arne Nordtun. Fartygets nya hemmahamn blev Øklandsvågen på Bømlo.

Fartyget döptes om till *Mostein Jr* med distriktsbeteckningen H-569-B. Man fortsatte med blandfiske i Nordsjön, med tyngdpunkt på industrifiske, men även perioder av fiske efter makrill och vitfisk för konsumtion.



*Mostein* vid hemmakajen Øklandsvågen, Bømlo 2017-12-10.

Den 9 oktober 2003 kortades namnet på fartyget till *Mostein*, sedan rederiets tidigare *Mostein* hade sålts. Den tidigare *Mostein* var även hon ett ex-svenskt fiskefartyg, byggd 1961 vid Bolsønes Verft i Molde som LL 725 *Arizona* av Åstol, och såld till Karmøy i Norge 1972.

Under 2003 byttes hydrauliken ombord på *Mostein* och två nya 25-tons splitvinchar från Karmøy Winch installerades. År 2010 ersattes den tidigare förmasten och lastbommen av en ny signalmast och en däckskran från Z-Marins fabrikat.

Vintern/våren 2016 genomfördes en omfattande ombyggnad av *Mostein* vid varvet PTS Ltd – Shipbuilding, Repairs & Conversions i Szczecin, Polen. Vid ombyggnaden försågs fartyget med ett helt nytt förskepp på 14,8 meters längd, byggt med kraftigt utfallande bog, bulbstäv och bogpropeller. Fartygets totala längd ökade med 6 meter till 39,48 meter. Samtidigt höjdes styrhytten och ett nytt däckshus med besättningsinredning byggdes ovanpå shelterdäcket. Efter ombyggnaden uppgick fartygets nya tonnage till 474 bruttoton och 142 nettoton. Fartygets utseende förändrades genom detta radikalt.



*Mostein* under ombyggnad i Polen 2016-03-08. Foto: Jan Reidar Nordtun.



## Försäljning till Polen

Trots den stora ombyggnaden började *Mostein* så småningom bli i minsta laget och såldes därför den 23 september 2019 till Gdynia i Polen.



*Humbak* i Gdynia 2025-02-25. Fot: Cap Tom.

Namnet ändrades då till *Humbak* med distriktsbeteckningen GDY 343. Som ersättning köpte Nordtun Trål AS ytterligare ett ex-svenskt fiskefartyg – NC 320 *Kristin* av Cuxhaven, tidigare GG 229 *Bristol* från Donsö, byggd 2001 i Hirtshals. Detta fartyg övertog namnet *Mostein* med distriktsbeteckningen H-221-B. *Humbak* är idag fortfarande aktiv i Östersjöfisket under polsk flagg, och tack vare den stora ombyggnaden ser hon ut att ha många år kvar i tjänst.

Hennes systrar är även de i aktivt fiske i Östersjön. GG 430 *Tirana* fiskar sedan många år under finsk flagg som *Sonnskär* (FIN-13-V) och GG 206 *Danö* fiskar också under finsk flagg som *Danö* (AAL-129) med bas på Åland.

**Källor i urval:**

Telefonintervju med Tommy Johansson, Donsö den 20 april 2025, Andreas Ingvarsson

E-post konversation med Kjell Birger Sønstabø den 21 april 2025

Svensk Sjöfartstidning nr 8, 26 februari 1982, *Kalmar Fartygsreparationer kan åter bli nybyggnadsvarv*

Svensk Sjöfartstidning nr 8, 21 februari 1986, *Kalmar Fartygsreparationer "Musselskandal ger svacka ryska reparenter nya kunder*

Yrkesfiskaren nr 10, 25 maj 1985, *Vingaborg Unik häcktrålare till Donsö*

Yrkesfiskaren nr 15/16, 15 augusti 1985, *Tirana Andra 110-fotaren från Kalmar*

Yrkesfiskaren nr 22, 25 november 1985, *Tredje nybygget från Kalmar Varv*

Ståltrålare i svenskt fiske 1959–1965, Vidar Blom, Lennart Bornmalm, Krister Bång.

Fiskehörnan i Båtologen, Krister Bång

Text: Andreas Ingvarsson