MÅNADSFARTYG November 2026 – GG 341 *Westbank*

Jag är född 1975 och uppvuxen på den lilla ön Grötö i Öckerö kommun. Min pappa Ingvar Ingvarsson var ålfiskare. Ålfisket med ryssjor bedrevs framför allt under de varmare månaderna på året så under höst och vinter behövdes en kompletterande verksamhet. För många ålfiskare och andra så kallade hemmafiskare var höstens och vintrarnas sill- och skarpsillfiske med snörpvad en bra möjlighet till inkomst. Det traditionella snörpvadsfisket krävde många starka armar även sedan kraftblocket introducerats.

Min pappa kom med i vadlaget GG 173 *Aldo* från Krossholmen i Torslanda på 1970-talet. Det var ett vadlag som bestod av hemmafiskare från Krossholmen med omnejd. GG 173 *Aldo* var vadbåt och GG 320 *Bröderna* från Öckerö var följare och tog ombord lasten. Lysbåt var GG 80 *Ann-Marie* även hon från Torslanda. Runt 1980 såldes *Aldo* och några vintrar bedrev pappa då tillsammans med sin mammas kusin Uno Larson från Kalvsund garnfiske efter torsk i fjordarna runt Öckerö Kommun. Men det var ett tungt och besvärligt fiske med de små båtarna som de hade till hands. Inte blev det bättre av att en av de bästa fiskeplatserna var vid ankarplatsen på Danafjorden söder om Grötö. Ankarliggarna fastnade ideligen i redskapen och offshoreplattformarna från Götaverken Arendal som låg där för färdigställande och provning ”tappade” en hel del skrot som fastnade i garnen. Därför var det välkommet när pappa fick möjlighet att komma med fiskelaget GG 341 *Westbank* under några vintrar när de bedrev torskfiske i Östersjön.

GG 341 *Westbank* byggdes 1962 vid Ernst Thälmann Schiffswerft i Brandenburg/Havel som GG 227 *Vinga* av Hönö. Fartyget ingick I den första serien om 10 ståltrålare som Handelsagenturen Neptunus Ab beställde vårvintern 1960. Kontrakt skrevs i juni 1962 mellan Bröderna Holger och Tage Corneliusson och Handelsagenturen Neptunus. Fartyget hade då redan förts från nybyggnadsvarvet i Brandenburg till VEB Volkswerft Stralsund, där bland annat masterna monterades och fartyget riggades. Redan veckan efter midsommar reste Holger och Tage Corneliusson med tåg till Stralsund för att övervaka de sista detaljerna i utrustningen av fartyget, som gjordes vid det tyska varvet. Därefter förde de fartyget till Hönö Klåva för uppvisning i ett par dagar. Sedan skedde den slutgiltiga utrustningen vid J.W. Bergs Varv & Mek. Verkstad, Hälsö.

Vinga levererades i juli l962 och var det tionde och sista fartyget i denna första serie som Handelsagenturen Neptunus beställt. Skrovet var grå målat i likhet med de övriga i serien. År 1963 tog målarmästare Bror Ericson (Bror Ericson målerifirma i Göteborg Ab) fram en ljusblå färg i vilken *Vinga* färgsattes. Denna färg fick sedan benämningen Vingablå i Internationals färgsortiment. Priset för GG 227 *Vinga* var 620 000 kronor.

 © Länspumpen 2026

.

GG 227 Vinga af Hönö. Foto: Helge Kärrbrandt 19630708.

Vinga var utrustad med en 8 cyl SKL-diesel på 565 hk som huvudmotor samt en hjälpmotor, även den av fabrikat SKL, om 28 hk. Bunkerkapaciteten var 22 ton och färskvatten kapaciteten 4,2 ton.

Däckshuset hade följande avdelningar: styrhytt, kartrum, korridor, wc med tvättställ och dusch, samt kabyss och mäss. Kabyssen var delvis skild från mässen med ett skott. Byssan var utrustad med rostfri diskbänk och 2-lågig gasspis. Kyl- och frysskåp ingick inte i utrustningen. Skotten och taken var klädda med ljusgråa laminatskivor. Elanläggningen ombord var 24–220 V. Däcksutrustningen utgjordes bl a av Lidans hydrauliska trålvinsch som hade en kapacitet av 4 ton.

I säkerhetsutrustningen ingick bland annat aluminiumlivbåt och gummiflotte. Den ställbara trebladiga propellern med hydraulisk reversering var av J.W. Bergs fabrikat. Lastrummet hade en volym om 180 kbm eller 1 500 lådor. Lastrummet var delat i två och det aktre lastrummet var isolerat och med garnering av trä. Bingestöttorna tillika med luckkarmar och vinschstativet var av galvaniserat stål, medan durkar och gretingar i maskinrummet var i aluminium. Valbacken hade ett stängt skott med dörr och inuti denna var en liten verkstad

 © Länspumpen 2026

inredd vilken hade rikligt med hyllor. Ett däck av rysk tätvuxen furu var lagt ovanpå plåtdäcket.

Den elektroniska utrustningen omfattade Kelvin Hughes ekolod, Decca Navigator, radiotelefon och elektrisk styrning

Med GG 227 *Vinga* bedrev bröderna Corneliusson fiske i Skagerack och Nordsjön året om med såväl botten- som flyttrål. Partrålning utövades tillsammans med ståltrålaren GG 350 *Svanic* från Hönö och GG 223 *Rimmon* från Fotö.

Under sommaren 1963 deltog fiskelagen för *Vinga* och *Svanic* tillsammans med tre andra flyttrålslag i ett försöksfiske vid Island efter islandssill. Inför fisket vid Island installerades en radar av Kelvin Hughes fabrikat och man hyrde även in en Asdic av Simrads fabrikat. Denna ersattes sedan av en Atlas fisklupp.

Under sommaren 1964 sandblästrades, metalliserades och målades hela fartyget av Bror Ericson målerifirma i Göteborg Ab i Hönö Klåva hamn.

Redan under sommaren 1966 installerades en ny, SKL 8-cyl diesel om 578 hk. Arbetet utfördes av Nipper Mek. Værksted i Skagen. Det var ingen hemlighet att de östtyska SKL-motorerna var opålitliga och ofta havererade vilket ledde till att alla fartyg som fortsättningsvis levererades till Handelsagenturen Neptunus från Östtyskland utrustades med huvudmotorer från Nohab i Trollhättan.

Den 24 juni 1970 såldes *Vinga* till Sæby Fiske-industri (Financieringsselskabet af 1 juli l958 Christian Vanggaard), Sæby, Danmark, varvid namnet ändrades till FN 187 *Pia Vanggaard* efter företagets direktör Christian Vanggaards dotter. Ny hemort blev Sæby och ny dansk signal blev OXBY. Innan *Pia Vanggaard* kom i fart i slutet av november 1970 installerades åter en ny huvudmotor, nu en B & W Alpha 8-cyl diesel om 660 hk. Installationen utfördes av Alpha-Diesel, Frederikshavn.

Man kom nu att bedriva räkfiske på Fladen-grund i Nordsjön för Sæby Fiske-industri som hade en stor fabrik för förädling av råräka i Sæby. Bolaget hade redan 1968 köpt ett systerfartyg till *Vinga* från Sverige nämligen GG 309 *Runmarö* av Fotö som i Sæby fick namnet FN 196 *Ammy Vanggaard*. År 1972 köpte företaget ytterligare en syster nämligen GG 240 *Wailett* av Hälsö som gavs namnet FN 197 *Trulle Vanggaard* och 1973 köpte man in ytterligare en syster, LL 580 *Skaftö* från Grundsund, som döptes till *Anna Vanggaard*.

Den 24 oktober 1977 såldes *Pia Vanggaard* tillsammans med systrarna *Ammy Vanggaard* och *Trulle Vanggaard* till direktör Niels Christian Espersen (4/12), direktör Iver Espersen (4/12), ingenjör Flemming Leif Hansen (1/12), arkitekt Palle Leif Hansen (1/12) och advokat Nils Juul Nordestgaard (2/12) Hirtshals. *Pia Vanggaard* döptes nu om till HG 326 *Strømvig* och ny hemort blev Hirtshals. Det blev nu framför allt industrifiske åt Skagerak Fiskemels fabrik som kom att bedrivas med fartyget.

 © Länspumpen 2026

HG 326 *Strømvig* i Hirtshals augusti 1980. Foto: Rune Dahlgren

Den 15 juli 1981 sålde Niels Christian Espersen och Iver Espersen sina andelar till Skagerak Fiskeexport A/S (Sigvard Espersen), Hirtshals och den 25 augusti samma år sålde Nils Juul Nordestgaard sin andel till samme köpare. När sedan Flemming Leif Hansen och Palle Leif Hansen också sålde sina andelar den 11 mars 1982 blev Skagerak Fiskeexport A/S ensam ägare till fartyget. Detta bolag hade i praktiken drivet fartyget sedan inköpet 1977.

Den 5 juli 1982 såldes *Strømvig* till Bente Møller Løth och Gustaf Løth, Hirtshals, varvid namnet ändrades till HG 326 *Bente Løth*. Hemorten förblev oförändrad. Gustaf var tidigare skeppare ombord när fartyget ägdes av Skagerrak Fiskeexport A/S och när de ville sälja fartyget fick han möjlighet att köpa det. Fartygets skrovfärg ändrades i samband med detta till rött.

Skepparen Gustaf Løth lät 1984 bygga en drygt 10 meters garnbåt i trä vid Johs. Kristensens Skibsbyggeri i Hvide Sande. Den nya båten skulle färdigutrustas i Hirtshals och Gustaf bogserade den nya båten med *Bente Løth* från Hvide Sande till Hirtshals. När man ankom till Hirtshals den 15 juni 1984 överlämnade han fartyget till des nya ägare, bröderna Hans och Christer Nicklasson, Öckerö som den 25 mars, köpt henne tillbaka till Sverige för 2 965 000 danska kronor. De nya ägarna ville döpa om fartyget till *Vinga* av Öckerö, men detta godkändes inte. Namnet ändrades i stället GG 341 *Westbank*. Ny svensk signal blev SKZR.

 © Länspumpen 2026

GG 341 *Westbank*. Foto: Göran Johansson.

Bröderna Hans och Christer Nicklasson hade börjat fiska tidigt. Redan i tioårsåldern började man fiska makrill och krabba med en liten båt. Deras morfar var fiskare och inspirationen kom nog från honom. Efter skolan började man fiska på heltid med båtar från Öckerö och efter att man fått ihop sjötid nog läste båda bröderna styrmansexamen vid sjöbefälsskolan i Göteborg. Drömmen var att skaffa en egen båt men Fiskeristyrelsen ville inte bevilja någon fiskerilicens för någon nyetablering. Men 1979 fick man möjlighet att köpa Donsöbåten GG 341 *Tana* byggd 1950 i Skredsvik. Det fina var att man även kunde överta fiskelagets licens eftersom donsöborna började bli gamla och ville avveckla sitt fiske. Man bytte namn på *Tana* till *Ekeskär* men behöll distriktsbeteckningen GG 341. Men *Ekeskär* började bli gammal och redan 1982 lät man kondemnera henne och skrovet brändes upp vid Långesand på Öckerö. Siktet var nu inställt på ett större och modernare fartyg och sommaren 1984 hade man alltså åter fötterna på eget däck.

Med GG 341 *Westbank* kom man nu att bedriva fiske efter vitfisk med fokus på torskfiske i Östersjön som vid denna tid gav goda fångster. Det var inför torskfiskesäsongen i Östersjön som min pappa Ingvar kom med i fiskelaget *Westbank*. Fisket var givande och gav god avkastning men arbetsinsatsen var hög. Isvintrarna i mitten på 1980-talet var hårda och ställde till med problem. Pappa har berättat att det ibland var så mycket is i inseglingen till Karlskrona att trutarna promenerade fortare förbi dem på isen bredvid rännan.

 © Länspumpen 2026

GG 341 *Westbank* i Karlskrona 1987-01-30. Foto: Tore Olsson.

Westbank var när hon köptes till Öckerö nästan i originalskick. Det fanns därför ett behov av modernisering av fartyget och 1986 lät man bygga om fartyget till häcktrålare vid Nimare Verkstads Ab på Nya Varvet, Göteborg. Vid ombyggnaden skrotades den ursprungliga rundade häcken akter om hjärtstocken, och ett nytt akterskepp med spegelakter byggdes som ett dubbelskrov utanpå det gamla skrovet. Det nya akterdäcket höjdes 1,2 m så att man fick ett redskaps rum under med 2st flushluckor i däck.

GG 341 *Westbank*

 © Länspumpen 2026

Vidare byggdes en kraftig trålgalge med dubbla transportörer för Wireblocken. Två splitvinschar av Kungshamns fabrikat monterades och en dubbel tråltrumma . Hon fick dessutom ny skorsten. Invändigt förnyades inredningen i däckshuset som byggdes ut i hela fartygets bredd med ny byssa och mäss samt ny toalett och dusch. Nytt tonnage 163 brt respektive ny längd 32,15 m. Med det nya akterskeppet blev *Westbank* ett betydligt mer rationellt fartyg och bostadsinredningen bjöd på betydligt bättre komfort. Fisket kom med tiden att helt flyttas till Nordsjön och med bas i Hanstholm på grund av det minskade torskfisket i Östersjön.

Fiskelaget *Westbank*

Christer Nicklasson, Karl-Arne Karlsson, Ingvar Ingvarsson, Hans Nicklasson och Stig Utbult.

Per-Anders Olausson och Ingvar Ingvarsson

Under våren 1992 lät man byta ut det gamla styrhuset mot ett nytt vid Grenborg Aps i Hirtshals. Vid ombyggnaden förlängdes däckshuset förut förbi den befintliga maskinkappen med omkring en meter. Över detta placerades sedan en ny modern styrhytt med betydligt bättre arbetsmiljö.

Den 27 juli 1995 såldes *Westbank* och bröderna Nicklasson lät 1999 ta emot ett nybyggt fartyg från Tjörnvarvet i Rönnäng som döptes till GG 578 *Victoria* efter Hans Nicklassons dotter.

Köpare av *Westbank* var den då 33 årige Jan Hansen i Klitmøller. Som för 2 300 000 danska kronor återbördade fartyget till Danmark efter drygt 10 år i Sverige. Fartyget fick nu hemort i Hanstholm med namnet HM 635 *Karbak*. Ny dansk signal: OZHX.

 © Länspumpen 2026

HM 635 Karbak 2006-10-06

I samband med övertagandet försågs fartyget med ett helt shelterdäck från däckshuset och fram. Detta shelterdäck kom från S.449 *Rosslau* som skrotats i Fredrikshamn. Vid ombyggnaden skars hela brädgången av och shelterdäck med brädgång från *Rosslau* monterades på *Karbak*. Arbetet utfördes av Hanstholm Skibsmedie, Hanstholm. Fartyget kom ut i fiske i april 1996 och det blev fortsatt fiske efter vitfisk i Nordsjön för fartyget.

År 2001 hade huvudmotorn från 1970 tjänat ut och den ersattes med en Cummins KTA på 650 hk.7 år senare byttes återigen fartygets huvudmotor. Nu installerades en Cummins KTA-38-MA om 850 hk. I samband med detta byttes trålvinscharna mot nya från Thyborøn skibssmedie.

Den 30 april 2009 såldes *Karbak* för 5 180 000 danska kronor till Jan, Hvide Sande, Holding, ApS (Jan Mathiesen), Hvide Sande varvid namnet ändrades till RI 433 *Emmalie*. Lustigt nog köpte Jan Hansen nu som ersättning ytterligare ett fartyg av Bröderna Nicklassons nämligen deras nu tyskflaggade NC 315 *Victoria* som fick överta namnet *Karbak*.

 © Länspumpen 2026

RI 433 *Emmalie* Hvide Sand 2015-07-18. Foto: Andreas Ingvarsson.

När *Emmalie* var på fiske den 12 december 2019 strax norr om Hanstholm fattade fartyget eld. Besättningen om tre man räddades av danska försvarets räddningshelikopter och flögs till Ålborgs Sygehus för observation. Räddningsfartyget *Claudi* gick ut från Hanstholm liksom *Vestkysten* och *Thor* från Hirtshals. Haveristen drev brinnande mot den norska kusten. Bogserbåten *Odin* tog sedan *Emmalie* på släp sedan elden släckts till Frederikshavn och anlände dit den 15 december klockan 09:30 där hon avlämnades vid upphuggningsföretaget Jatops kaj. Strax efter ankomst blossade elden upp igen och Frederikshavns brandväsen fick rycka ut och släcka.

Fartyget som var fullständig utbränt blev liggande vid skrotvarvet till dess att alla licenser blivit överförde till rederiets nybygge som levererades av Vestværftet den 28 juni 2020. Det eldhärjade fartyget skrotades där efter i Frederikshavn och avfördes officiellt ur det danska registret den 12 juni 2020.

 © Länspumpen 2026

Data: GG 341 Westbank

Reg. nr.	10309
Signal	SFJK
Byggår	1962
Varv	Ernst Thälmann Schiffswerft
Bygg nr	13/10
Tonnage brt	147
Tonnage nrt	65
L×b×d	101,4×21,8×10,1 fot; 30,95×6,61×3,30 meter
Fart knop	12
Klass	Bureau Veritas, Deep Sea Fishing, Ice C
Huvudmotor	Schwerm. bau. Karl Liebknecht, SKL 8-cyl diesel
Effekt hk	565
Hjälpmotor	SKL Diesel
Effekt	36
Propeller	J.W. Berg, 3-bladig, ställbar
Styrmaskin	Tenfjord
Trålvinsch	Lidans hydrauliska med 4 tons dragkraft
Fiskrumskapacitet	180 kbm
Brännoljetankar	22,5 ton
Vattentank	4,2 ton

Referenser

Telefonintervju mellan Gösta Corneliusson (son till Holger Corneliusson) och Lennart Bornmalm torsdagen den 16 februari 2012

Telefonintervju mellan Christer Nicklason och Andreas Ingvarsson den 18 februari 2012

Tidningen Yrkesfiskaren

Tidningen Nordjyske historiske avisarkiv

Johs. Kristensen Skibsbyggeri 1922-1995, Bent Mikkelsen.

Text

Andreas Ingvarsson

 © Länspumpen 2026