

2021-05-08

## ***Arla & Serla* - Två ångbåtssystrar från Oskarshamns Mekaniska Verkstad.**

Bilden visar s/s *Serla* på 1870-talet i full karriär, troligen någonstans utanför svenska ostkusten. På stormasten ser vi rederiflaggan med initialerna NMH som står för grosshandelsfirman N.M. Höglund i Stockholm. Detta bolag med rötter, som sträckte sig ända ner i 1700-talet och vars seglande fartyg ofta hade oceanerna som arbetsfält, lät 1870 beställa två lastångare hos Oskarshamns mekaniska verkstad för att sysselsättas i trafik huvudsakligen på Mälars- och Östersjöhamnar. Ångarna blev varvets byggnummer #11 resp. #12.



Det första fartyget sjösattes våren 1871 och döptes till *Arla*. Hon var byggd av ek och furu på järnspant. Hon var 124,5 fot lång och 23,5 fot bred. Med en last av strax över 7000 centner (cirka 300 ton) kunde hon nedlastas till runt 11 fots djupgående. Mätbrevet 1871 anger 137,54 nrt. Ett senare mätbrev från 1878 anger 260,54 brt och 167,56 nrt.

Ångmaskinen var tillverkad av Göteborgs Mekanisk Verkstad ("Keillers") i Göteborg och var av compound typ eller enligt det "bränslesparande Woolfska systemet" som man sa på den tiden. Ångmaskinen utvecklade 50 ihk. Fartyget var även kompletterat med en segelrigg och vad gäller denna var hon en fulltacklad skonert med fock- och märsrår samt försedd med vanlig stag- och gaffelsegel.

Enligt fribrevet 1871 var grosshandelsbolaget N M Höglund med änkefru Fredrika Wilhelmina Höglund huvudredare. Som delägare angavs grosshandlare Edward Cederlund, grosshandlare A. O. Wallenberg, grosshandlare Johan Johnsson och grosshandlare Gustaf Erik Schult. Befälhavare var sjökapten Carl Ludvig Törnqvist.

Jungfruresan gick från Gunnebo till Riga med last av järn och i maj återkom hon från Riga till Stockholm med en last av hampa. Året därpå, 1872, blev hon insatt i linjefart mellan Köpenhamn – svenska ostkusten – Norrland. Seglationssäsongen varade så länge det fortfarande var öppet vatten hos de aktuella hamnarna på norrlandskusten.

Den 1 december 1873 var olyckan framme på resan från Stockholm till Köpenhamn då säkerhetsventilen på ångmaskinen sprang, varvid samtliga fem i maskinrummet sysselsatta personer fick omfattande brännskador. Kapten Törnqvist övertog maskinens skötsel och de skadade fördes i land i Allinge på Bornholm. Två av dess dog sedan strax efter ankomsten dit.

Några år senare, mellan Örskär och Björn i norra öppningen av öregrundsgrepen, råkade *Arla* ut för en annan olycka. Tidigt på tisdagsmorgonen den 11 september 1877 blev hon här påseglad av ångfartyget *Gustaf Nerman* hemmahörande i Göteborg. Kollisionen blev kraftig och *Arla* fick babords bog intryckt ända ner till kölen. Förskeppet fylldes ögonblickligen med vatten. Ett vattentätt skott för om maskinen hindrade fartyget från att genast gå till botten.

Då maskinen ej blivit skadad vid påseglingen, kunde *Arla* genom forcerad gång efter 2½ timmar uppnå Öregrund, där det, just färdigt att sjunka, sattes på grund i hamnen. *Gustaf Nerman* klarade sig utan nämnvärda skador. Någon vecka senare bogserades *Arla* in till Stockholm för reparation. Vid den efterföljande rättegången befanns Gustaf Nerman skyldig till olyckan och dömdes att utge ett skadeståndsbelopp av 68 685 kr samt stå för rättegångskostnaden.

Några veckor efter att rättegången avslutats meddelade N.M. Höglund den 2 december 1878 att man inställt sina betalningar. Bakgrunden var den dåliga järnkonjunkturen som drabbade firman både som delägare i ett antal järnbruk och som järnexportör. Redan dagen efter detta meddelats samlades de större fordringsägarna på Börshuset i Stockholm. Beslutet blev att ställa firman under administration och successivt avveckla den under ordnade former under följande år.

*Arla* fick nu A.O. Wallenberg (en av delägarna av fartyget och tillika en av fordringsägarna) som ny huvudredare under avvecklingen. Fartyget såldes sedan hösten 1879 till en ny ägargrupp där handelsbokhållaren Anders Gustaf Boström i Stockholm blev huvudredare.

År 1884 såldes *Arla* vidare till G.R. Odelmark & Co i Oskarshamn. Efter ytterligare några ägarebyten hamnade fartyget 1899 i Stavanger och bytte där namn till *Tunge*.

Den 30 augusti 1916 förliste hon på Le Havres redd under resa från Goole till Caen med en last av byggnadssten. Fartyget hade lagt bi på Le Havres redd på grund av VNV-lig storm med grov sjö och kraftig överspolning. Pumparna började krångla. När dessa var reparerade, konstaterade man att vattnet i fartyget fortfarande steg och man antog att det sprungit läck. Man försökte ankra men ankarkättingen sprang av. Nödsignal hissades och hela besättningen bärgades till sist av en fransk patrullbåt.

Och hur gick det för systemen *Serla*?

*Serla* sjösattes några månader efter *Arla* i slutet av augusti 1871. Hon blev något större än *Arla* och mätte cirka 130 fot i längd, 23½ fot i bredd och kunde lasta 7 500 centner (cirka 320 ton). Mätbrevet 1871 anger 157,16 nrt. Ett senare mätbrev från 1878 anger 183,77 nrt och 293,52 brt.

Enligt fribrevet 1871 var grosshandelsbolaget N M Höglund med grosshandlare Carl Anders Lindroth huvudredare. Som delägare angavs grosshandlare Edward Cederlund, grosshandlare Gustaf Erik Schult, och grosshandelsbolaget Olsson & Wright. Befälhavare: sjökapten Alexander Alexandersson.

Jungfrufresan gick från Gunnebo till Kronstadt med järn. Sedan verkar hon gått i trampfart på Mälar-, Östersjö- och Nordsjöhamnar fram till 1876 då hon sattes in på samma linjetrafik som *Arla* dvs. Köpenhamn, Malmö, Norrland och mellanliggande kuststäder.

I samband med firmans avveckling 1879 blev skeppsklarerare Bror Axel Fredrik Georgii huvudredare fram till att hon sommaren 1879 såldes till Bergen för 25 000 kronor. Här blev hon av de nya ägarna omdöpt till *Norma*.

Den 6 mars 1881 förliste hon nära Montrose i en våldsam storm med snöbyar. Hon var på resa från Newcastle till Bergen med en last av kol då styranordningen i ovädret lade av och fartyget började driva in mot land. Nödsignal hissades och en räddningsbåt kom ut för att rädda besättningen på 11 man. Men en man försvann olyckligtvis i vågorna under räddningsoperationen. Sammanlagt förliste nio fartyg i detta häftiga oväder utanför Montrose.

\*\*\*\*\*

En nyck av ödet gjorde att båda systrarna fick likartade dramatiska slut och att dessa slut för båda skedde under norskt flagg på främmande strand. *Arla* hann bli 45 år medan *Serla* bara blev 10 år innan Neptunus egen Karon rodde hem dem till den eviga stiltjen.

Text: Torsten Hagnéus, Bo Jershed. Bilden kommer från Sjöhistoriska muséet (S 6414)