

MÅNADSFARTYGG augusti 2024

S/S Karl

Bärgningsbåt och krigsveteran hos Röda Bolaget



Karl under god gång i juli 1958. Här har man byggt in bryggan för att vaktörnarna skulle bli angenämare när vintern slog till och man bogserade pråmar på Östersjön. Fotot ger intrycket att Karl var en stark bärgningsbåt. Foto från Röda Bolaget.

Året var 1939 då Röda Bolaget var i behov av en mer effektiv och passande bärgningsbåt än *Harald* (1916) och *Frithiof* (1925). Man beslöt därför att bygga en bärgningsångare. Beställningen togs hem av det engelska varvet Cochrane & Sons Ltd. i Selby. Kontraktet skrevs under den 23 mars 1939 och leverans skulle ske i oktober samma år.

Då andra världskriget bröt ut den 1 september 1939, fick förmodligen engelsmännen annat att tänka på än att hålla en leveransdag för en bärgningsångare till utlandet. Således blev leveransen försenad till den 12 januari 1940 då nybygge 1206 övertogs av beställaren Röda Bolaget som gav nyförvärvet namnet *Karl* efter direktören Karl Malmberg i bolaget.

Byggt 1939–1940 av Cochrane & Sons, Ltd. i Selby som Karl för Göteborgs Bogser & Bärnings AB i Göteborg.
Svenskt reg.nr. 8749
Signalbokstäver SJIT
Längd 33,27 m
Bredd 8,09 m
Djup 3,74 m
Brutto dräktighet 258 reg. ton
Netto dräktighet 91 reg. ton

En triple expansion ångmaskin om 1000 HK. Typ: T 3Cy 15,5" X 26" X 42" – 30" tillverkad av C.D. Holmes & Co. Ltd., Hull. En oljeeldad ångpanna med ett arbetstryck på 14 kg/cm². Fart: 12 knop.
Besättning: 10 - 14 man.
Bärningsutrustningen bestod av olika linspumpar med en sammanlagd kapacitet av 3.500 ton/tim. Svetsaggregat för både ovan och under vatten. En genera-

både ovan och under vatten. En generator 220 v/ 75 kw, samt en 4,5" bogserkabel. Karl hade även passagerarcertifikat för 200 passagerare i inre fart och 280 inom Göteborgs hamnområde.

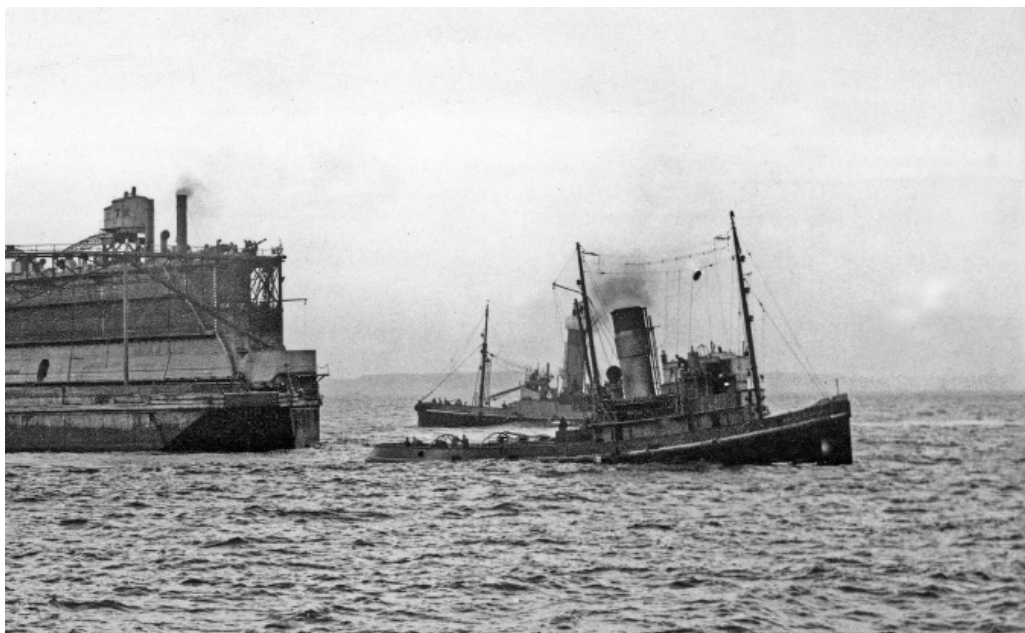
I krigstjänst hos britterna

Britterna var i stort behov av tonnage och man hörde sig för om att få hyra *Karl*. Röda Bolaget gick med på detta och hyreskontraktet undertecknades den 23 januari 1940 med Ministry of War Transport i London. Man kan anta att hyran var en god inkomst eller så var Röda Bolaget mer eller mindre tvingade att hyra ut *Karl*. Under namnet *Empire Henschman* enrullerades *Karl* av britterna efter vissa smärre ombyggnader för krigstjänsten. Manager för båten blev United Towing Co. Ltd. i Hull.

Nu började en farofylld tid för *Empire Henschman*. Ubåtar och minor gjorde farvattnen osäkra och i luften hade Luftwaffe herraväldet med sina effektiva och överlägsna stridsflygplan. De första uppdragen blev bogseringar utmed kusten, Engelska Kanalen och i Nordsjön. Krigshändelsernas utveckling medförde att *Empire Henschman* togs i bruk för mer riskabla uppdrag. Det första uppdraget blev att bogsera en pråm med ammunition till den brittiska expeditionsarmén som var hårt ansatt av den tyska krigsmakten. Den brittiska armén fick i all hast evakueras från Dunkerque och då gjorde *Empire Henschman* en fin insats. Under evakueringen skadades *Empire Henschman* av en bomb som exploderade mycket nära bogseraren. Trots skador på ångmaskinen kunde båten ta sig över till England för reparation.

Uppdragen var många och skiftande. Bogseringar tillsammans med både två, tre eller flera bogserare var inte ovanligt vid bogseringar av till exempel flytdockor, mudderverk, pontonkranar, havererade fartyg, läktare m. m.

Ett uppdrag som särskilt uppmärksammats var bogseringen av akterskeppet till m/t *Pontfield*. Tillsammans med en högsjöbogserare från Amiralitetet drog *Empire Henschman* resterna av *Pontfield* mot Tyne. Vädret blev så dåligt att bogserläpet inte kunde anlöpa Tyne. Strax därpå fick bogserbåten från Amiralitetet order om att avgå för ett nytt uppdrag. Nu blev *Empire Henschman* ensam med *Pointfield* i det alltmer tilltagande ovädrat som nådde stormstyrka. Detta medförde att både läpet *Pontfield* och *Empire Henschman* driftade till en position nära Sunderland, där man fick ankra. *Empier Henschmans* insats räddade otvivelaktigt *Pontfield* från att förlisa. Då vädret bedarrat återupptogs den avbrutna resan tillsammans med en annan bogserbåt och *Pointfield* kunde levereras till sin destination. För denna resa fick *Empire Henschman* mycket beröm.



Karl i krigstjänst som *Empire Henschman* bogserande en stor flytdocka med flera andra bogserbåtar. Man kan se på bilden att hon var bestyckad. Foto ur Bertil Söderbergs Röda Bolaget-samling.

De allierades invasion av Normandie juni 1944

Under invasionen deltog *Empire Henschman* med att bogsera så kallade Blockships som sänktes för att fungera som vågbrytare då de monteringsfärdiga hamnsektionerna därefter lades på plats. Under detta arbete anfölls fartygen flera gånger av Luftwaffe i fem dagar som jobbet tog. *Empire Henschman* gjorde upprepade resor över Engelska Kanalen med materiel och byggnadskonstruktioner för hamnbygget. Nästa stora uppdrag blev bärgningar av fartygsvrak som låg i vägen för sjöfarten i Dieppes hamn. Oerhörd förstörelse och mängder av sjunkna fartyg gav *Empire Henschman* arbete i tre månader för att göra hamnen framkomlig.

United Towing & Co. Ltd. i Hull som var manager för *Empire Henschman* skrev följande om bärgningsångaren den 1 november 1945.

"Empire Henschman är en exceptionellt bra bogserare av sin storlek, hon är både häändig och en bra sjögående båt och hennes bogseringskvalitet är av första klass."

För sina insatser under Union Jack tilldelades Karl en minnesplakett med följande inskription:

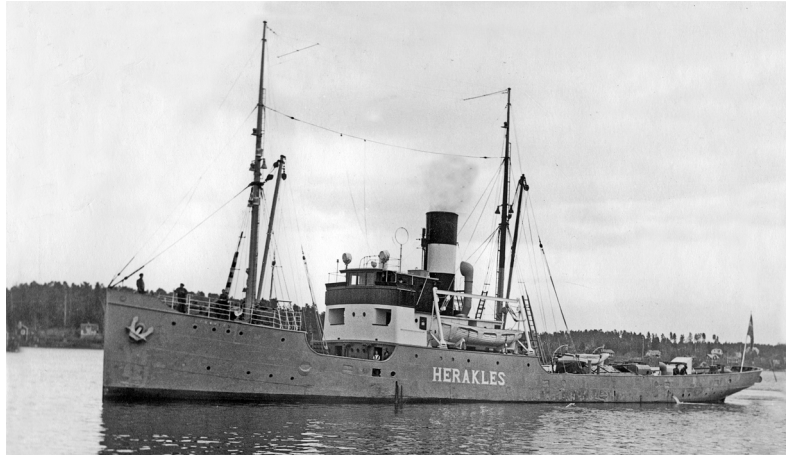
**The Vessel under the name of
"Empire Henschman",
Did excellent service to Great Britain
during the second world war. She took
part in the evacuation of Dunkirk, the
towing of blockships to the Normandy
beaches, and also carried out some
55.000 miles of both ocean and coast-
wise towing under most trying war
conditions.**

Per Olof Thorwaldsson, som arbetat många år på Röda Bolagets kontor, har berättat för mig att först så satt plaketten ombord på *Karl*. När det nya kontoret och bogserbåtshamnen invigdes 1 oktober 1970 vid Tångudden, fanns plaketten att beskådas där i en monter med en modell på *Karl*. Innan försäljningen till Svitser 1999 överlämnades modellerna till Sjöfartsmuséet i Göteborg. Förmodligen finns plaketten där.



Det var tuffa bogseringar under kriget. Bilden är tagen från ett eskortfartyg som medföljde för att ge skydd vid ett flyganfall. Flytdocker var man rädda om med tanke på alla skadade fartyg under kriget. Foto från Bertil Söderberg.

Karl återlämnas till Röda Bolaget



Neptunbolagets bärgningsångare Herakles fick order om att bogsera hem Karl från England efter krigsslutet. Foto ur författarens samling.

Kl. 11.30 den 29 september 1945 halades Union Jack på Empire Henchman och krigsveteranen återlämnades till Röda Bolaget efter mer än 5,5 års tjänst för Ministry of War Transport. Namnet *Karl* målades åter på stäven och aktern och bogserbåten gjorde sig redo att avgå till sin hemmahamn Göteborg.

Då det var en omständlig procedur att sända över en besättning för att ta hem *Karl*, beslöt man att istället sända dit dotterbolaget Neptunbolagets bärgningsångare *Herakles* till England för att bogsera hem *Karl*. Natten till den 4 oktober 1945 anlände således *Herakles* med *Karl* på släp till Göteborg under befäl av sjökapten Gösta Bothén i Röda Bolaget. Väl hemkommen togs *Karl* in på Eriksbergs Mekaniska Verkstad för att iordningställas till sitt ursprungliga skick från det hon byggdes 1939. Omfattande reparationer krävdes efter den hårda krigstjänsten, plåtar byttes eller riktades och en hel del andra skavanker rättades till. Sist målades *Karl* i "Rödans" välkända färger och med namnet på skorstenen som var signum för Röda Bolaget.

Den 2 mars 1946 utfärdades registreringscertifikat av det svenska fartygsregistret för *Karl*. Äntligen hade Röda Bolaget fått hem sin bärgningsångare, som blev en välkommen förstärkning till den förnämliga bogserbåtsflottan.

I fart för Röda Bolaget



Karl passerar Sannegårdhamnen. Äntligen hade man fått båten i tjänst som man beställde redan 1939. Det är den 26 juni 1946 och fotograf var Curt S. Ohlsson. Läns pumpens arkiv.



Karl läns pumpar m/t Polykarp i juni 1946 i Göteborgs hamn efter bärgning. Foto från Bertil Söderberg.

Karl stationerades i Göteborg som bärgningsångare med en timmes gångberedskap. I krigets efterdyningar fanns det relativt gott om bärgningsjobb här på Väst-kusten. Efter några år förflyttades *Karl* till Malmö som blev ny station.

Eftersom bärgningarna inte gav hel sysselsättning åt *Karl* sökte man efter annan lämplig verksamhet som kunde kombineras med bärgningsuppdragen. Detta fann man i prämtrafik på Östersjön. Idén var att man skulle bogsera stora pråmar med olika laster och då bärgningsuppdrag dök upp så ankrade man upp pråmen på någon skyddad plats. Omgående avgick man för att bistå haveristen ifråga. När detta var klart hämtades pråmen och den avbrutna resan fortsatte. För ändamålet inköpte man den gamla ångaren *Märta* som fick namnet *Kometen*. Neptunbolaget, som ägdes av Röda Bolaget och som man samseglade med, köpte ångaren



Den inköpta gamla ångaren Märta blev pråmen Kometen som Karl drog i Östersjön. Arkivbild Bertil Söderberg.

Uddeholm som fick namnet *Hera*.

Pråmarna tog in kalkstenslaster på Gotland som sedan drogs norröver längs den svenska kusten till olika norrlandshamnar som Sundsvall och Luleå. I Gävle lastade man props för Stettin, och därifrån fraktades kol till danska eller svenska hamnar. Cementindustrin i Skåne fick råvaror med pråmskeppningarna. Två till tre resor avverkades i månaden. Ibland drog Neptunbolagets *Atlas* Röda Bolagets *Kometen* och vice versa. Trafiken pågick tills isen lade hinder för framfarten. Pråmarna lades upp och *Karl* stävade mot Göteborg för varvsöversyn. Eftersom *Karl* hade öppen brygga blev vaktörarna bistra då Kung Bore började regera på Östersjön. För att göra tjänsten på bryggan angenämare lät man bygga in bryggan på *Karl*. Då frakter inte fanns för pråmarna låg *Karl* på station i olika östersjöhamnar som: Öregrund, Gåshaga, Nynäshamn och Karlskrona.



Karl vid bärgade tankern Gustaf Reuter, som exploderade i Ryahamnen, vid bogserbåtshamnen Kusten. Observera pontonerna som håller tankern flytande. Foto Dag Almém 19 april 1954.



Rivöfjorden, Karl har avlämnat leveransturgäster till motorfartyget Kronoland som levererats från Eriksbergs Vrav den 12 april 1951. Karl kunde ta 200 passagerare i inre fart. Den öppna bryggan syns tydligt från ovan. Foto från Bertil Söderberg.



Karl och läktaren Raketen vid bärgningen av sjunkna bogserbåten Tor i Uddevalla 1958. Här ser man den inbyggda bryggan som kan jämföras med fotot ovan. Arkivdiabild från Bertil Söderberg.

Karl till salu

Åren gick och *Karl* började bli otidsenlig och efter en tids uppläggning i Malmö utbjöds *Karl* till försäljning i januari 1961. I april kom ett bud från en italiensk spekulant på 20 000 pund. Vid denna tidpunkt fanns planer på att sätta in *Karl* i Liberia, därför var man inte intresserad av att sälja *Karl*. Av detta projekt blev dock intet, utan man beslöt istället att använda *Karl* som reserv båt för både Röda Bolaget och Neptunbolaget. *Karl* fick således en nådatid ännu ett tag.

Knappt två år senare närmare bestämt den 28 maj 1963 kom ett nytt bud från Italien. Denna gång var priset 28 250 pund som accepterades av Röda Bolaget redan påföljande dag. *Karl* hade nu gjort sitt under den blå-gula flaggan som byttes ut mot den Italienska. Den nye ägaren Capieci S.P.A. Soc. Di Navigazione - Rimorchiatone i Messina döpte om *Karl* till *Capo Faro*. Köpet gjordes upp den 11 juni 1963 och den 17 juni avfördes *Karl* ur det svenska fartygsregistret. Medelhavet blev nu arbetsplats för den gamle krigsveteranen.

Såld igen och skrotad

I början av 1980-talet såldes *Capo Faro* till Carmello Picciotto fu Giuseppe i Messina. Hon lär ha skrotats 1982 i Milazzo. Båten fanns dock kvar i Lloyds Register 1995–1996.



Karl såldes i juni 1963 till Messina, Italien. Krister Bång tog den intressanta bilden i Göteborgs hamn inför avfärden.



De nya ägarna av *Karl* gav båten namnet *Capo Faro* och man kan se att hon utrustades med en vattenkanon för om bryggan. Bakom *Karls* syns en bolagsbogserbåt, även den med en mast för vattenkanoner. Foto Giovanni Peditto, Messina.

En av många bärgningar

Tage Wikström var mönstrad styrman på *Karl* under åren 1948 till 1960 och var med om många bärgningar, ibland kunde det bli ända upp mot 35 till 40 bärgningar på ett år. Om bärgningen av den finska skutan *Rea* berättade Tage Wikström.

"Rea hade grundstött nära Ölands Södra Grund den 2 september 1952 med full last av slipers. Påföljande dag då vi kom fram till haveristen låg hon övergiven och drev i en frisk sydvästlig vind på 12 till 13 meter per sekund. Rea låg i marvatten med bommarna hängandes utöver sidan vilka slog fram och tillbaka allt efter skutans rörelser i sjön. Vi närmade oss och gick upp under med aktern och fick slängt ombord en dragg med en wire i. Vi hade tur som snabbt fick fastgjort en bogserwire och kunde dra Rea långsamt i lä av Öland, där vi tog ombord en länspump som länssade maskinrummet delvis. Därpå förstärkte vi bogserkabeln och satte kurs mot Bergkvara.

Då vi kom in till Bergkvara lossades lasten vilket tog en dryg vecka. Därpå länssades Rea helt och undersöktes av dykare, varefter vi drog ut henne på reddan och lade skutan till ankars. Maskinen var i gott skick så vi överhalade och smörjde in den.

Order kom om ett nytt bärgningsuppdrag så vi gav oss iväg och lämnade Rea i Bergkvara."

Så långt Tage Wikström, men vad hände sedan med *Rea*?

Från Bengt Sjöström på Kråkö i Finland fick undertecknad följande information om *Rea*. Efter bärgningen lades *Rea* i beslag i Bergkvara. Samma år uppgavs hon vara registrerad på Karlshamns Skeppsvarv i Karlshamn. Den 25 augusti 1953 såldes skutan på auktion för 15 200 kr till Klas A. Andersson i Karlshamn. År 1955 stod Bröderna Edstrand AB i Malmö som redare. Därefter skall hon enligt uppgift ha försvunnit. Förmodligen har hon lämnats i en vik någonstans.



Den här oljemålningen gjordes av min gode båtologvän Roland Näsman till undertecknad 1992 efter ett foto av Curt S. Ohlson taget den 16 februari 1947.

Källförteckning

Per - Olof Thorwaldsson, f. d. anställd på Röda Bolaget
Tage Wikström, f. d. styrman på *Karl*
Bengt Sjöström Kråkö Finland
Egna anteckningar

Artikelförfattare

Bertil Söderberg