

MÅNADSFARTYG Juli 2025 – Bilfärjan *Borgholm*

Under många år, från 1965 till 1996, gick det en bilfärja mellan Timmernabben i Småland och Borgholm på Öland vid namn *Borgholm*. Detta fartyg hade, och fick, en mycket brokig historia.



Färjan hade sitt ursprung i andra världskrigets vedervärdigheter. England stod under hårt tryck från Tyskland och rustade upp sitt försvar. Tyskarna lade ut minor runt Englands kust och för att värja sig byggde engelsmännen minsvepare. De byggdes i trä i stora serier, en typ med en längd av 105 fot, och en med en längd av 123 fot. Av den kortare typen byggdes några hundra stycken och av den längre 90 st. Ett antal av den mindre typen byggdes av Clapson & Sons Ltd i Loughborough, en stad som ligger mitt i landet men är förenad med Humberfloden genom ett kanalsystem. Vid denna verkstad beställde The Royal Navy den 9 juni 1942 en minsvepare som kom att sjösättas den 6 april 1943 och som gavs namnet MMS 280. Serien kallades Mickey Mouse på grund av de två första bokstäverna i serien, men hon hade också ett annat fartygsnummer, J 780, där J betecknar minsvepare. Hon

levererades den 29 juni 1943 och kom i drift under befäl av Commander R Corney och sattes omedelbart in för att svepa minor.

Fartyget kom också att medverka vid Dagen D den 6 juni 1944 då det användes som landstigningsbåt vid invasionen av Normandie. Mr Corney efterträddes som befälhavare den 5 oktober 1944 av löjtnant R H Hannah som stannade ombord tills fartyget lades upp den 28 september 1945.

Efter andra världskrigets slut behövdes inte så många minsvepare längre och nästan alla såldes ut. Så hände även med MMS 280.

Det var i mars 1946 som fartyget såldes till A/S Langesund-Helgerofergen, Langesund, Norge. Detta bolag hade bildats redan 1938 för att sätta in färjor mellan Langesund och Larvik via Helgeroa. Bakom detta bolag stod Henry Sørensen som senare blev hamnkapten i Langesund. Rederiet hade ett par mindre fartyg på linjen men efter kriget ökade behovet och man såg sig om efter förstärkning. Man fann MSS 280 som man tog till Langesund där Nils Abrahamsen & Sønn byggde om henne till bilfärja liggande vid kaj hos Langesund Mekaniske Verksted. Man passade samtidigt på att förlänga fartyget med 4,5 meter och när den till *Lahela 3* omdöpta färjan sattes i trafik i juli 1947 kunde hon ta med sig 20 bilar och 205 passagerare. Det något kryptiska fartygsnamnet skall utläsas **L**angesund **H**elgeroa **L**arvik.

Det var hård konkurrens på linjen mellan Langesundsbolaget och de kommunala färjorna i Brevik som gick på linjen Brevik–Stathelle och ekonomin var inte alltid den bästa. Periodvis hyrdes därför *Lahela 3* ut för att gå på andra linjer som till Møre & Romsdal Fylkebåtar och Askøy Bilfergeselskap som satte in henne på leden Askøy–Bergen. Sista året som *Lahela 3* var i trafik i Norge var 1961. Breviksbron var under byggnad och invigdes 1962 och därmed försvann alla bilfärjor i området.

Till Sverige

Den 11 mars 1961 såldes färjan för 90 000 svenska kronor till Erik Axel John Eriksson, allmänt kallad Jonne, på Muskö. Han behöll namnet på fartyget men tog bort trean så att det nya namnet enbart blev *Lahela*.

Muskö var på den tiden ett ganska avlägset resmål. Man kom dit genom att ta båten från Söderby brygga till Mickrum på Muskö. Trafiken sköttes under början av 1940-talet av konsul Algård som arbetade med försäljning av fritidstomter. År 1947 fick Trafik AB Stockholm-Nynäs hand om verksamheten som man behöll fram till

1962. Men det var bara rena passagerarbåtar som gick på linjen. Så 1957 köpte Jonne den lilla bilfärjan *Rune* som gått i trafik mellan Östanå gamla ångbåtsbrygga och Mörtsunda på Ljusterö. Fartyget, som var byggt 1924 som torrlastfartyg, byggdes 1948 om till bilfärja med en kapacitet av fyra bilar, senare utökat till 10. *Rune* blev alltså den första bilfärjan att trafikera Muskö.

Det var därför ett lyft när *Lahela* med sin större kapacitet sattes in i mars 1961. Örlogsvarvet etablerade sig på Muskö under 1950-talet vilket medförde att vägnätet förbättrades och trafiken ökade. Samtidigt som man byggde Musköbasen med bergrum och annat byggde man också Muskötunneln, en nästan tre kilometer lång tunnel som förband Muskö med fastlandet. När den öppnade för allmänheten den 15 mars 1964 blev bilfärjan överflödigt.

Såld till Kalmarsund

I Kalmarsund, mellan Timmernabben och Borgholm, hade linjen under 1964 trafikerats av en gammal dansk ångfärja som fått namnet *Borgholm*. Den var alldeles för stor och otymplig för leden och i början av augusti 1964 rammade hon dessutom rampen på Oknö som blev obrukbar. Detta blev också den gamla färjans sista kommersiella framträdande.

Men det fanns stora intressen för att ha en fungerande sommartrafik mellan Timmernabben/Oknö och Borgholm. Ryttmästare Birger Jeansson och direktör Gösta Lilja, hamnstyrelsens ordförande i Borgholm, kunde i slutet av 1963 meddela att ett preliminärt avtal slutits mellan Kalmarsundsbolaget, Borgholms stad och Ålems kommun, där Timmernabben ligger, om färjetrafik mellan Timmernabben och Borgholm med start den 1 juni 1965 med en vid Kalmar Varv nybyggd färja med plats för 40 bilar och 400 passagerare. Färjelägena skulle rustas upp för 500 000 kronor. Färjan, som fått namnet *Kalmarsund IX* kom dock aldrig i gång med den planerade trafiken utan sattes i fart mellan Kalmar och Färjestaden där trycket var stort.

I kulisserna väntade de båda skeppsmäklarna Lennart Ebersson i Stockholm och Fred Olsson i Västervik. De hade bildat Rederi AB Beron i Västervik och för en billig penning, 15 000 kronor, den 9 februari 1965 köpt *Lahela* av Jonne Eriksson på Muskö. De hade döpt om färjan till *Borgholm* och den 1 juni 1965 sattes hon i trafik mellan Timmernabben och Borgholm. I stället för en helt ny effektiv färja hade man fått en 22 år gammal sliten f d minsvepare. Men man beskrev ändå nykomlingen med fina

ordalag. Fart 14 knop. Kapacitet ca 20 bilar och 260 passagerare. Soldäck och en aktersalong under däck med plats för 65 personer. Avsikten var att göra fyra dubbelturer per dag men det utökades snart till sex.

Färjan rustades upp och var i gott skick när den på hösten 1966 fick maskinhaveri. Hon såldes "as is" den 16 november 1966 för 25 000 kronor till kapten Evert Palmberg i Färjestaden som bogserade färjan till Ölandshamnen i Kalmar där man under vintern bytte motor. Det blev en Mercedes Benz på 320 hk som fick det nya förtroendet.

Evert Palmberg var inte ny på traden. Han hade under några år i slutet av 1950-talet gått i trafiken mellan Timmernabben och Borgholm med sitt fraktfartyg *Nordfart* som kunde ta 11 bilar och 100 passagerare. Detta fartyg hade under dramatiska former förlit den 8 december 1964. När sedan Västerviksredarna köpte *Borgholm* ex *Lahela* i början av 1965 blev Evert Palmberg detta fartygs befälhavare.



Borgholm i Timmernabben

Kapten Palmberg drev sedan sitt fartyg framgångsrikt under många år. Men i april 1979 avyttrade han fartyget för 50 000 kronor till det nystartade bolaget Rederi AB Tillingenabben i Timmernabben med Per-Olof Löfström, Erling Ekström och Hans Malmqvist i spetsen. Det nya företaget fortsatte med färjetrafiken över Kalmarsund. I Småland fanns det en nitisk fartygsinspektör som de nya ägarna ville undvika. Därför ändrades hemorten i januari 1982 till Malmö.

Köparna var under en period livliga aktörer inom kustfarten. Man drev flera torrlastfartyg i kustfart som till exempel *Tineland* och *Toveland*. Dessutom drev man också under somrarna 1981 och 1982 en färjelinje mellan Västervik och Byxelkrok med den gamla norskbyggda färjan *G A Skytte*.

Det hela upphörde då bolaget den 2 maj 1983 försattes i konkurs vid Oskarshamns tingsrätt. Den 16 augusti samma år såldes *Borgholm* tillbaka till de gamla ägarna Per-Olof Löfström, Erling Ekström och Hans Malmqvist som bildade KB Kust-Marin i Blomstermåla för fartygets ägande. Fartyget seglade vidare med namnet *Borgholm*.

Konkurser blev inget ovanligt i detta fartygs historia. Kust-Marin försattes i konkurs den 3 maj 1985 av Oskarshamns tingsrätt. Men ägarna gav sig inte. Man bildade Kust-Marin i Mönsterås AB som köpte *Borgholm* från konkursförvaltaren för 178 000 kronor.

Fartyget fick en nådatid på sin trad över Kalmarsund men efter seglationen 1995 var det slut efter 30 år på traden.

Såld till Stockholm

I september 1996 såldes fartyget till Marité Sail Ship Charter AB i Rönninge utanför Stockholm för 100 000 kronor. Detta var ett bolag i turistbranschen och man förfogade över ett segelfartyg vid namn *Marité* men man sponsrades av Pripps så man döpte om detta fartyg till *Blå Marité af Pripps!*

Vad väntade då för *Borgholm*? Hon bogserades under oktober 1996 till Mälarvarvet i Stockholm där överbyggnad och skrov rensades och skrovet målades svart. När det var klart bogserades hon vidare till Beckholmen där hon byggdes om till vikingaskepp! I januari 1997 överfördes hon på Kul-Tur AB i Rönninge. Under ombyggnaden försågs fartyget också med en ny motor, en Scania på 460 kW. Hon döptes dessutom om till *Svea Viking*. Den 4 juni 1998 kunde fartyget göra sin jungfrufärd på Stockholms Ström med ett chartersällskap.

Fartyget blev ett populärt inslag i hamnbilden och seglade under många år turister från när och fjärran.

Elden är lös

Den 28 april 2007 händer det som inte får hända. En brand bryter ut ombord strax före kl. 04.30 på morgonen när fartyget ligger förtöjt nedanför Slottet vid Skeppsbron i Stockholm. Sju enheter, varav en är brandbåten *Fenix*, från räddningstjänsten bekämpar branden. Inga personer kommer till skada men fartyget får omfattande skador och blir liggande halvsjunket vid kajen efter släckningsarbetet som pågår långt in på förmiddagen.

Den 15 maj inleds den komplicerade bärgningen. Hamnkranen *Lodbrok* skall lyfta upp fartyget på kajen men kölen brister och man måste sänka ner fartyget i vattnet igen. Man tvingas helt enkelt att hugga upp fartyget på plats. Den 16 augusti 2007 avförs fartyget ur rullorna som förstört. Därmed avslutas ett omväxlande liv för en gammal serietillverkad minsvepare.

Informanter:

Johan Myrberg, Ålem

Anders Andersson, Kalmar

Kjell B Sønstabø, Randaberg

Foreningen Skipet, Norge

Skärgårdsbåtar.se

The Royal Navys hemsida

Text:

Krister Bång