

# Vraket utanför Hällevik

av Anders Nilsson

**F**artyget därute stävar närmare och syns styra NNW-lig kurs. Lotsbåtarna kommer närmare. Båda lotsbåtarna vill komma först, då det förhåller sig så, att största delen av lotsarnas lön består i andel ur inlotsade pengar. Folk i land ser att fartyget närmar sig och hon förefaller att ligga på en farlig kurs. Plötsligt ändrar fartyget sin kurs babord hän och väljer att styra mot lotsbåten från Sölvesborg, trots att lotsbåten från Hanö är närmast.

Men ute på Hanö fanns det också lotsar stationerade vid den högt belägna lotsutkiken invid fyren. Där ute uppmärksammas ett fartyg som hissat signalflaggan G (jag behöver lots). Lotsförman Joel Hedberg och lotsen Peter-Ola Åman ger sig ut i lotsbåten från Hanö. Fartyget därute stävar närmare och syns styra NNW-lig kurs. Lotsbåtarna kommer närmare. Båda lotsbåtarna vill komma först eftersom

största delen av lotsarnas lön består i andel ur inlotsade pengar.

Folk i land ser att fartyget närmar sig och hon förefaller ligga på farlig kurs. Plötsligt ändrar fartyget sin kurs babord hän och väljer att styra mot lotsbåten från Sölvesborg, trots att lotsbåten från Hanö är närmast. Inne i Hällevik hör man ett avlägset mullrande som man tror är åskan.

Lotsbåtarna kommer snart intill far-

tyget som visar sig vara hemmahörande i Oslo, men man finner att fartygets namn är **FJELDTOP** målat på bogen och inte **STEINGRIM** som de gick ut för att möta. Lotsen Hedberg från Hanö antrar uppför lejderen och möter kapten Brink uppe på fartygets kommandobrygga. "Los (lots) du kan ikke gøre något for vi har gått hart på grunn", säger han.

Snart är lotsarna från Sölvesborg också långsides fartyget. Vattnet strömmar in i **FJELDTOP** och hon knäcks midskepps och har fått svåra skador i förskeppets botten. Ganska fort är last- och maskinrummet vattenfyllt. Rodret bräcks av. Fartygets bägge livbåtar sjösätts och besättning gör sig redo att lämna fartyget.

Vid en kort redogörelse ombord på **FJELDTOP** framkommer att man först sökte Hanölotsen och därefter skulle gå bort mot anöringen till Sölvesborg och där tänkte man att lotsskifte skulle ske. När man såg sistnämnda båt så styrde man mot den. Man hade inte varit i dessa farvatten tidigare och var inte säker på sin position i den nedsatta sikten.

Besättningen var orolig att deras fartyg skulle rasa samman och önskade



Motorfartyget **FJELDTOP** var byggt av armerad betong. Här på ett foto från Stettin taget av **Max Dreblow** (+).

Ett par bilder av "Wraket utanför Hällevik", tagna i modern tid.

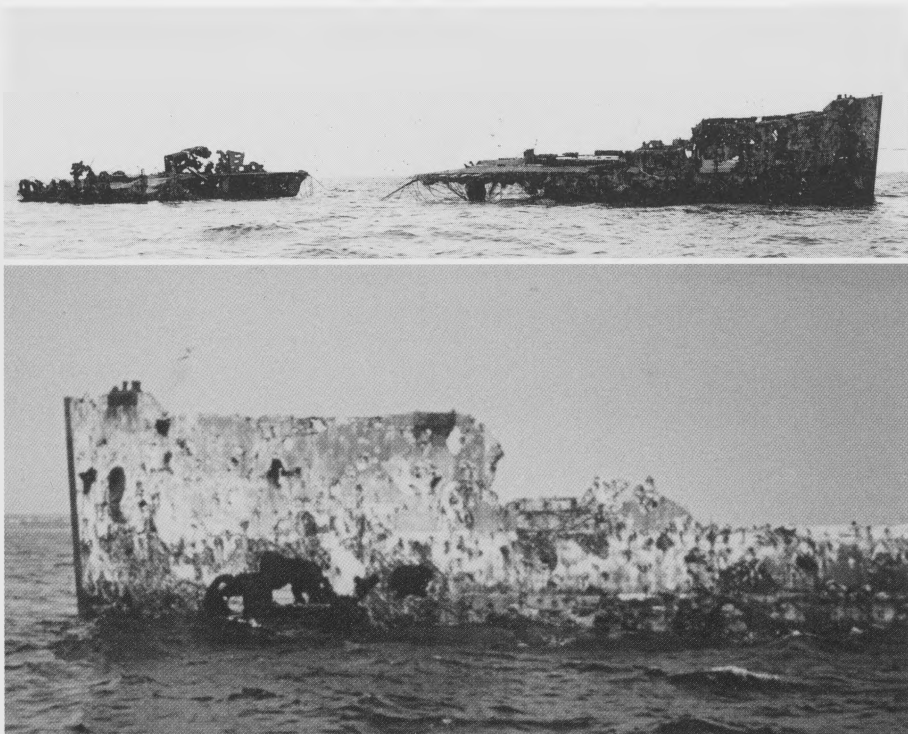
att snarast att bli ilandsatta. Besättningen samlade ihop sina tillhörigheter i den ena livbåten och tog sig själva ombord i den andra livbåten. Sölvesborgs lotsbåt tog de bägge livbåtarna under bogsering. Klockan nio på kvällen är man inne vid kaj i Sölvesborg och besättningen inkvarterades på hotell. Kapten Brink och en styrman stannade kvar på fartyget.

Dagen därpå står det helt klart att fartyget blivit vrak på Kråkerevet och hennes färder över haven avslutades på Kråkerevet efter nio år. Större delen av besättningen reser hem till Norge. Redare och assuransen kontaktades av Sölvesborgs Skeppsmäklerikontor och man föreslog att Sölvesborgs Varv nu skulle försöka bärga så mycket som möjligt från vraket.

Man bärgade ankare, kätting, ankarspel, lanternor, master med bommar, däcksvinchar av norska märket Grei. Men nere i själva maskinrummet blev det svårare. Fartyget var utrustad med två svenska råoljemotorer av fabrikat Bolinder om 180 hkr styck, som nu stod under vatten. Sölvesborgs Varv iordningställde långa huggmejslar som räckte upp över fartygets däck. Med sin dykare som satt där nere i vattnet och styrde, så klöv man muttrarna som höll maskinen. Det togs upp ett större hål i däcket och motorerna kunde sedan bärgas över till en präm. Själva fartygsskrovet såldes för någon hundralapp till ett par ålfiskare i Nogersund. Dessa tömde sedan ur vraket vad som fanns kvar ombord.

Strandningsplatsen och det synliga vraket skulle snart visa sig bli ett bra sjömärke. I dimma och dålig sikt då man var på väg mot land hittade man oftast vraket innan man kom för nära de farliga grunden på Kråkerevet. Det hände till och med ibland under tät dimma och snöfall att man stannade motorerna och lyssnade. Hav och dyning slog och bröt mot vraket. Det kraftiga brusdet hördes och varnade för grund.

Femton år efter grundstötningen, 1942, så erhöll Svenska Flygvapnet i Kallinge tillstånd av vrakets ägare att få använda detsamma som övningsändamål och måltavla. Nu blev det riktigt farligt att vistas ute i Hälleviksbukten och vid vraket när flygplanen kom in över Listerlandet och ute i mitten av Hälleviksbukten bröt det löst. Man sköt med kulsprutor mot vraket och fällde rökbomber då man passerade vraket. År 1957 var det slut



med de farliga övningarna, så fiskare och sjöfågeljägarna kunde nu känna sig lugna. Det förkom senare att ungdomar rodde ut och lekte sjörövare på vraket. Fisk kunde fångas i lastrummen.

Natten till den 3 februari 1970 under stor ispressning och storm från sydost raserades akterskeppet som kom under vattenytan. Sedan efter ett antal stormar under 1970-80 talet försvann även förskeppet.

Vid provturen den 24 augusti 1918 var det ett särskilt stort intresse hur denna typ av fartyg fungerade. Fartyget visade sig vara lätt att manövrera och uppnådde en fart av 8 ½ knop. Fartyget var försett med två stycken lastrum och i maskinrummet akterut var två stycken 160 hkr Bolinder råoljemotorer installerade, vilka drev varsin propeller. Fartyget lastade 780 ton. Huvuddimensionerna var följande: längd 52,3 meter, bredd 9,7 meter och djup 5,5 meter.

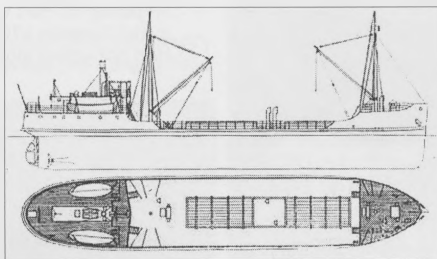
Det bör noteras att det i slutet av första världskriget var stor tonnagebrist och fartygspriser och frakter steg hela tiden, samtidigt som det var brist på fartygsplåt. Investeringsviljan i fartyg var mycket stor och det var den tidens IT-boom. I depressionen en bit in på 1920-talet föll rederierna ihop som korthus.

Fartyget levererades under namnet **FJELDTOP** till Skibs A/S Fjeld (Hans Kiær & Co) i Drammen, Norge och i mars 1919 övergick äganderätten till Thygo Sørensen A/S, Kristiania. Såld 1923 till Skibs A/S Fjeldtop (Halle & Peterson), Kristiania. 1926 köptes hon av Arthur H Mathisen, Oslo. 1927 fick hon sin sista ägare, A/S Martha Therese med Per Holm som korrespondentredare, fortfarande med Oslo som hemort. Fartyget skulle nu ha döpts om till **STEINGRIM**, men detta hade ej hunnit verkställas på fartyget, då hon förläste på Listerlandet.

Skeppsklockan från **FJELDTOP** kan idag beskådas i Nogersunds Hembygds-gård. Men det var inte förrän 1971 den hamnade där. Sjökapten Böckman, som var befälhavare på Svea-bolagets ångare **FENRIS** hade nämligen år 1933 köpt klockan på Sölvesborgs Varv. Den hade sedan hamnat hos en herr A. Blomberg, som hade klockan hängande i sin villa på Värmdö fram till 1971, då den hamnade i Nogersund.

*Gamla fartyg dör aldrig - de bara försvinner ur sikte.*

### Fartygets historia



**FJELDTOP** byggdes år 1918 av Jernbeton Skibsbyggeri A/S, Greåker, Norge och utrustades vid Fredrikstad Mekaniska Verkstad. När fartyget levererades var hon världens första betongfartyg som klassades i Det Norske Veritas som ett sjögående fartyg. Hon var det första fartyget i en serie om sju betongfartyg om 1.000 ton dw.

## Visa att du tillhör Klubb Maritim!

Vi har fortfarande våra trevliga klubbmärken i lager och priserna är desamma som tidigare. Vår lilla klubb nål, liksom det broderade blazermärket, kostar **40:-/st**, medan det vackra bordsstandaret kostar **100:-** (exkl stång). Alla priser är inkl. frakt.



Gör Din beställning genom att sätta in aktuellt belopp på plusgiro **66 68 87 -5** eller bankgiro **705-4430**, Klubb Maritim. Glöm inte avkommer se på posten. sändare! Märkena dan som ett brev



*Gamla fartyg dör aldrig - de bara försvinner ur sikte.*