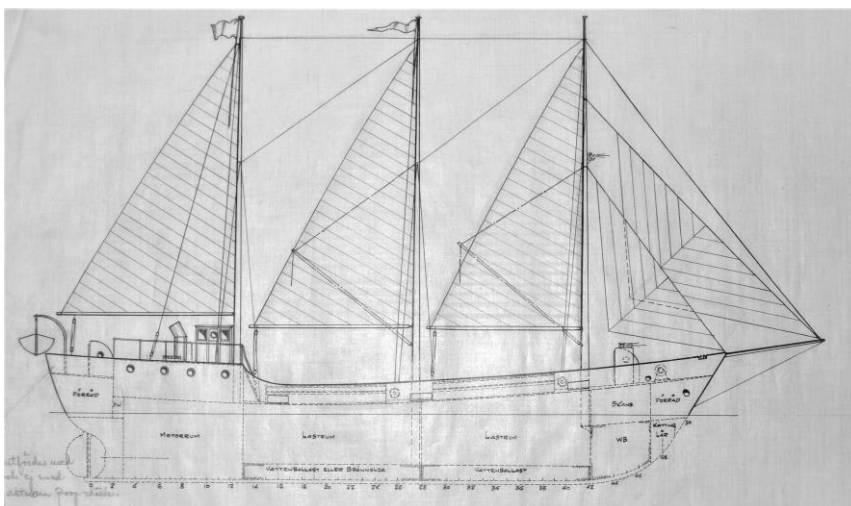


Motorskonaren Ulla.

I slutet av 1930-talet byggde Lödöse Varf tre motorskonare Ulla, West-fart och Älva. Gösta Bågenholm växte upp ombord på Ulla, pappan var befälhavare och mamman kocka. Här följer hans berättelse om fartyget.

Det märkliga med Ulla och alla andra motorskonare är att de är så sena historiskt sett. När oljemotorerna gick till sjöss blev snabbt både ångare och motorseglare otidsenliga. När Ulla döptes den 10 april 1937 av fru Siri Paborn var denna kamp ännu inte avgjord.

Kontraktet mellan Lödöse Varf och Oscar Paborn i Sölvesborg för bygge av ett nitat (klinkbyggt) stålskepp tecknades den 2 juli 1936. Kostnaden uppskattades till 88 500 kr. Ulla var ritad av överingenjör Folke Seldén som tremastad marconiriggad slätskonare. Tonnaget var 199,96 bruttoton, 126,8 nettoton och 250 dödviktston. Längden mellan perpendiklarna var 32,24 m, bredden 7,2 m och djupgåendet 2,62 m.



Ritning på Ulla signerad av Folke Seldén i Göteborg den 17 juni 1936.

Hon utrustades med en 2-cylindrig June-Munktell på 160 effektiva hk. Hur stor segelytan var från början är obekant, men efter en ombyggnad 1948 var den 270 m².

Alla svenska tremastade motorskonare, typ etthundraelva, benämndes av samtiden (ca 1930-1955) som marconiriggade slätskonare. Utmärkande för dem var att de förde höga odelade master och trekantiga eller fyrkantiga bomsegel. Masterna liknades av samtiden vid telegrafstolpar. Varav följer att Marconi-i detta sammanhang skall läsas som en lustifikation för en mast och en rigg som kan liknas vid en stagad telegrafstolpe. Men ytterst är marconirigg ett motsatsord till rårigg, dvs. rigg till master som bär rår.

Under kriget seglade Ulla på Östersjön, för Oscar Albert Paborns partrederi i Sölvesborg. Inte alla krigsår, inte det sista. Den 27 april 1944, klockan 03.15, seglade Ulla på en brittisk flygfälld mina. Explosionen träffade maskinrummet i akter. Kompassen slets loss från sitt fäste och träffade rorsman i bröstet. Lättmatros Bengtsson stod med smörjkannan i handen, när smällen kom. Kringflygande bråte träffade honom på armar och ben. Blödande föll han ihop på maskindurken.

Ulla sprang läck. Vatten vällde in och slog ut elskåpet. Ulla som lastat järntackor i Herrenwyk, vid Trave, norr om Lübeck, sjönk på 12 meters djup i Östersjön öst om Møns Klint i position N 54° 49'5", E 12° 40'5".

Lomhörda, mörbultade och skräckslagna lyckades Ullas fem man starka besättning fira livbåten, få i årorna och ro. Natten var lugn, havet stilla, himlen stjärnklar och månen halv. Vid 7-tiden på morgonen siktades de skeppsbrutnas livbåt av bryggvakten på tyska ångaren Kurland. Ullas besättning landades i Warnemünde i Tyskland.

De skeppsbrutna skjutsades till Sassnitz på Rügen och till tåg färjan Konung Gustaf V som ännu i krigets näst sista år uppehöll järnvägstrafik mellan Sverige och Tyskland. Trafiken ställdes in den 23 augusti 1944 när Statens Krigsförsäkringsnämnd slutade att försäkra fartyg som gick i Östersjötrafik.

Ullas vrak såldes av Statens Krigsförsäkringsnämnd till Svitzer Bjerg-ning A/S i Köpenhamn. Svitzer gjorde aldrig något bärgningsförsök utan sålde vraket vidare till John Sörman i Enskede. Bärgningen pågick mellan 14 juli och 21 september 1946. Ulla fördes in till Ystad för torrsättning och besiktning. Efter besiktning slöts avtal mellan John Sörman och Öregrund's Slip & Varf AB om reparation och ombyggnad. I Öregrund förlängdes Ulla 7,14 m från 32,24 m till 39,38 m och djupgåendet ökades från 2,62 m till 3,2 m. Bruttotonnaget ökades därmed från 199,96 brt till 262 brt. Dödvikten ökades från 250 dwt till 330 dwt. En ny Alpha dieselmotor om 265 hk installerades. Den gav 11 knop i maxfart på lädden. Marconi-riggen bibehölls. Segelytan blev 270 m². De två lastbommarna till fok- och stormasten försågs med var sin Lidans motorvinsch om vardera två tons lyftförmåga. De två lastluckornas öppningar var vardera 4x7,8 m. Bottentankarna rymde 90 ton vatten och 11 ton brännolja. 20 augusti 1948, medan Ulla ännu låg vid varvet, sålde John Sörman henne till Rederi AB Kinnekulle i Lidköping, som ingick i Thunkon-cernen, för 181 000 kr. Alla de år som Ulla seglade för Thun var pappa, Hilding Bågenholm 1904-1970, skeppare ombord. Pappa var yrkesstolt och beställde en tavla för hemmaväggen av Ulla.

1952 minskade Ulla tacklingen på Finnboda varf och var inte längre skonare. Pappa lät då konsttegnern Otto Stoltenberg i Kalundborg göra ett nytt skeppsporträtt av Ulla, utan peke och mesanmast. Nya tider kräva nya tavlor. Den tremastade motorskonaren Ulla stuvades undan på vind-en och gav plats på hemmaväggen åt det tvåmastade motorfartyget Ulla.



Motorseglaren Ulla omkr. 1950 och motorfartyget Ulla omkr. 1952.

1956 köpte Thunbolaget Falkenbergs varv. I ett slag blev Thunbolaget den goda modern, som både plåstrade om sina äldre trotjänare och födde fram nya ur Ätrans mynning. Dessvärre levde direktör Källsson upp till sin devis: *Sälj gamla fartyg medan de ännu är säljbara.*

Ingen annan devis har så drabbat mitt nioåriga hjärta. Ulla såldes vårvintern 1956.

En tidningsnotis i Hallands Posten den 18 februari 1956 berättar:

”Motorfartyget Ulla av Lidköping kommer i fortsättningen att heta Tylesand och höra hemma i Halmstad. I dagarna har nämligen det nybildade Rederi AB R. Christiansson avslutat förhandlingarna med skeppsredare Helge Källsson i Rederi AB Kinnekulle om köp av Ulla som en tid legat vid Falkenbergs varv för besiktning. Tylesand, då ö inte finns i internationella sammanhang. Ulla har Nordsjöcertifikat. Hela förra sommaren gick Ulla på England. Hon lastar 330 ton och har en 265 hästars Atlas diesel och är klassad i Bureau Veritas.”

Journalisten har varit slarvig. Ulla seglade inte på Nordsjön mer än fyra gånger under Thunbolagets tid, vilket jag enkelt utläser ur pappas Sjötjänstutdrag. Pappa hade skepparexamen av andra klass (kustskepparbrev plus dispens att segla på Östersjön). Var gång Ulla krossade Doggers bankar mönstrades pappa ner och stoltserar i Sjötjänstutdrag med titlar som ”Bef. närmaste man” (5- 15 augusti 1949),

styrman (6 - 19 juni 1953) och (26 juni-11 juli 1953) samt överstyrman (6 - 16 augusti 1954). Resan 1949 minns jag inte, men de tre andra resorna har levt kvar i mitt minne. Pappa bodde i kaptenshytten. Bara en gång inkvarterade en ”flaggskeppare” i kockhytten, andra resor gick pappa ensam, vad jag minns. Uppgiften om att Ulla hade Atlas-diesel 1956 står i motsättning till dels uppgiften i Svensk Sjöfarts Tidning och i pappas efterlämnade papper där någon som kallar sig Krogh vid A/S Fredrikshavns Jernstøberi & Maskinefabrik intygar:

Vi føler os efter examination af herr Bågenholm overbeviste om, at denne nu på egen hånd kan påtage sig att passe B&W-ALPHA- dieselmotorer. Fredrikshavn 11 maj 1953.

Det är ju möjligt att Ulla bytt motor efter ägarbytet. Jag har ett svagt minne att pappa sagt så. Hur som helst, efter 1956 förde Ulla ett sorgligt och flackande liv med många namnbyten Tylesand, Ellen Peter, Else, Livia och Streymborg. 1965 byggdes hon om till sandsugare i Skive.

Efter flera hårda år som sandfiskare på Nordatlanten och i Norra Ishavet var Ulla inte längre säljbar. Hon sänktes i december 1985 utanför Nanortalik, nära Kap Farväl vid Grönlands sydspets.

Gösta Bågenholm

Kommande aktivitet.

Följande aktivitet är inplanerad:

- Höstmöte i föreningslokalen tisdagen den 20 oktober kl 18.

Varfs- och Sjöfartshistoriska Föreningen i Göta älvdalen

Långgatan 9, 463 71 Lödöse

E-post: [info@ varfshistoriska.se](mailto:info@varfshistoriska.se)

Styrelsen:

Bert Kopp 0303-33 60 85, Jan-Erik Nordström 0520-66 04 71,

Stig Bratt 0520-751 22, Åke Karlsson 072-23 31 159,

Erik Kolthoff 073-42 57 546, Urban Pettersson 0520- 66 03 69,

Björn Sörgaard 031-32 27 436.