

Ymer

Oregistrerad och bortglömd – Mindre fakta och mer känslor

57°45'48.7"N 16°38'34.8"E

Är det inte märkligt att så lite information finns att hitta om ett vrak som ligger relativt centralt i stan och som man på en bra dag faktiskt kan se från ytan. Alla känner till att det ligger en bogserbåt vid T-bryggan men ingen verkar veta mycket mer än att hon sjönk "någon gång på 60-talet". Kanske beror det på att hon var av ganska obetydlig storlek och inte hade någon dramatisk förlisningshistoria från kriget eller berodde det helt enkelt på att den egentligen inte var hemmahörande i Västervik. Bogserbåten gick till botten utan ens ett omnämnande i lokalpressen och alla detaljer snart föll i glömska. I ägarens rullor hittar man inget mer om förlisningen än det något kryptiska citatet "1971 avfördes båten som skrotad, men möjligen förliste hon i början av 1960-talet utanför Smålandskusten?"

Med så lite att gå på var det lite knepigt att komma igång med undersökningarna om vraket. Att googla "Bogserbåt vid T-bryggan Västervik" ger inte mycket. Då kommer entusiasterna in i bilden och med hjälp av Lars Johnsons sidor om bogserbåtar och isbrytare kommer jag fram att det troligen handlar om en bogserbåt vid namn Ymer. Nu kan man tro att har man namnet på båten börjar resultaten stömma in men sanningen är den att söker man på ett fartyg vid namn Ymer är inte en 17 meter lång bogserbåt det första man hittar utan snarare en gigantisk isbrytare. Efter mycket tandagnisslan kommer det dock fram att Ymer byggdes 1891 vid Ludwigsbergs Mekaniska Verkstad AB, Stockholm. Hon var 17,22 meter lång och 4,08 meter bred och hade en ångmaskin på 100 hk av vad som i pappren kallades "okänt fabrikat". Dock ter det sig märkligt om en båt som byggs på Ludwigsbergs får en maskin av ett annat fabrikat än det egna. Ludwigsbergs gjuteri och mekaniska verkstad grundades av Jacques Lamm 1843 på ett markområde i Skinnarviken som hans far Salomon Ludwig Lamm hade införskaffat tidigare samma år och det är som en hyllning till fadern som den unge gjuterifabrikörens kallade gjuteriet *Ludwigsbergs*. Fabriksverksamheten utvecklades snabbt och 1878 bildades Ludwigsbergs Verkstads AB där man bland annat tillverkade ångsprutor som blev kända världen över. Som en kuriositet kan nämnas att Ludwigsbergs Verkstads AB tillverkade den första svenska kylmaskinen 1892 på beställning av Münchenbryggeriet på Söder Mälmarstrand i Stockholm. På hösten 1930 blev företaget inlemmat i Asea.

Beställningen av bogserbåten Ymer kom ursprungligen från Erik Olsson Trävaru AB i Stockholm och där gick on i trafik med en paus 1923 när hon blev ombyggd. AB Iggesunds Bruk som var en gammal gedigen industri i Hälsingland köpte Ymer 1935 och blev därmed hennes slutgiltiga ägare. Redan 1572 anlades Hälsinglands första kronosåg och det första järnbruket byggdes 1686 av Isak Breant. Gustaf Tamm med familj köpte industrin 1827 och utökade 1869 med Iggesunds- och Nianfors bruk. Det här betydde att man behövde frakta gods på Dellensjöarna, Ljusnan och ut till kusten och av den anledningen införskaffades ångbåtar. Allteftersom industrin utvecklades och spreds ut över landskapet var man också tvungen att utöka sin flotta av transportfartyg. Redan i mitten på 1800-talet importerade bolaget en bogserbåt från England vilken anlände i delar för att sedan monteras i Forsa och kom i trafik 1857 under namnet Fortuna. Fortuna är Sveriges äldsta fungerande ångbåt och användes i yrkesmässig fart fram till 1961. Hon inköptes av Stiftelsen Hudiksvalls Bruksminnen 1999 och flyttades landsvägen till Moviken där hon har sin hemmahamn. Bolagen har under flera år

ägt ett stort antal bogserbåtar, segelfartyg och pråmar som var utspridda vid de olika industrierna. Från slutet på 1800 talet till mitten av 1900 talet beställde man nästan 20 bogserbåtar från bland annat Bergsunds Mekaniska Verkstad i Stockholm, Motala Verkstad och Ljusne Mekaniska Verkstad. Mellan 1900 och 1944 köps också ett antal begagnade bogserbåtarna, bland annat Ymer, Gefion, Fram, Ideal och Norra Dellen.

Sven Östberg från Iggesund jobbade under några år med flottningen på Ymer vid Iggesunds bruk ihop med Verner Vestlund och dokumenterade tiden med sin kamera på svart/vit film. Han berättar om det som tilldrog sig på femtiotalet. *”Vi arbetade tillsammans på den lilla bogserbåten som användes till att ringa in massaved i magasinen för att den skulle kunna dras in till telfbanan för vidare transport till Rensriet. Det var inte det trevligaste jobbet under vintern då båten saknade värme, dessutom hade Verner astma och rökte några vedervärdiga astmacigaretter.”* Östberg drar sig också till minnes att Ymer inte användes så mycket till flottningen av timmer *”hon var väl inte så mycket timmerbogserare utan sysslade mer med att dra pråmar med massabalar ut till lastfartygen som på den tiden låg på redde, vidare kunde hon dra bommar med massaved in till fabriken. Sågverket på den tiden låg på Håstaholmen i Hudiksvall.”* Ymer hade redan tagits ur tjänst vid den här tiden och Östberg dokumenterar den sista tiden innan bogseraren lämnar Hälsingland för alltid. *”När jag tog bilderna på Ymer hade hon legat upplagd vid Slipen i många år och alla sa att hon skulle skrotas men så blev det tydligen inte utan antagligen såldes hon och hamnade tydligen i Västervik.”*

Ymer drogs upp på land och där blev hon liggande ett par år. Man kan nästan tänka sig den här historien som en film av Walt Disney där Ymer ligger med ledsna ögon tills hennes Knight in shining armour kommer och räddar henne. I det här fallet Västervik

Det är här vi stöter på patrull i efterforskningarna av bogserbåten Ymer. Hon var nämligen inte registrerad och det finns därför inga officiella noteringar om henne i arkiven. Det enda som går att samla ihop är personliga minnen från människor som korsat hennes kurs. På ett sätt är det lite frustrerande för man vet inte riktigt vad man kan lita på. Kanske inte för att folk medvetet ljugar utan för att det är så länge sedan och minnet inte är en lika exakt som handskrivna dokument som man hittar hos riksarkivet. Däremot blir det en betydligt mer färgsprakande berättelse när tonen sätts av personliga intryck och känslor. Det är en typ av historia som man inte kan skriva om en skuta från 1800 talet där man bara har arkivmaterial att gräva i och man kan väl i och för sig diskutera hur historiskt korrekt en muntlig berättelse är, men vad är det egentligen som säger att registrerade fakta ur ett register är mer sanna än vad människor upplevde och kände i det ögonblicket det hände? Dessutom är det en berättelse som måste samlas ihop och skrivas ner NU medans dom som var med fortfarande finns kvar. Så låt oss sätta igång med just det.

Eftersom lokalpressen i Västervik inte alls uppmärksammar att en drygt 17 meter lång stålåt sjunker vid T-bryggan vid Slottsholmen får man hitta personer som var med och bevittnade händelsen. En av dem är Arne Karlsson som råkar ha en kamera med sig och förevisar händelsen med ett fotografi – ETT fotografi! Det var inte så att alla hade med sig en smart phone med digital kamera som man kunde klicka iväg hur många foton som helst. Arne Karlsson tar ett kort och sedan stoppar han ner kameran och fortsätter med vad han nu höll på med. Det är inte ens ett speciellt bra foto om man ska se det som ren dokumentation för man ser bara lite av toppen på den sjunkna bogseraren. Bogserbåten *”Västervik”* som assisterade den nödställda Ymer och nu ligger vid bryggan dominerar däremot bilden. En pump syns också spruta vatten ut åt högra kanten av fotot i vad som måste ses

vara ett ganska dödfött försök att tömma Ymer på vatten medans den ligger helt under ytan. I bakgrunden syns gamla tändsticksfabriken som numera fått lämna plats för moderna hyreshus.

Vraket efter Ymer är en aldeles utmärkt dykplats för kursverksamhet i till exempel Advanced Open Water eller Werck Specialty kurserna.