

Ketty

Ur arbetarklass till lyx och tillbaka igen

Loggerfiskarna var en av dom viktigaste matproducerande yrkeskårerna i Europa i slutet av 1800 talet och början av 1900 talet genom att leverera sill till miljontals hungriga magar. Loggerfiskeri kom till Tyskland från Holland och började med att sex fartyg importerades 1872 Till Emden. Industrin växte snabbt och 1893 hade man 23 loggerbåtar som utgick från Emden. Vid sekelskiftet fanns totalt sju konserveringsfabriker som producerade sillen i området och en loggerflotta på 118 fartyg. Höjdpunkten för loggerfisket i Tyskland kom 1911 då det fanns sammanlagt 284 loggerbåtar i aktivt fiske. Det speciella med loggerfisket var att man använde bomullsgarn istället för de ditintills traditionellt använda hamngarnen. De var lättare och inte lika skrymmande vilket dels gjorde själva fisket lättare och betydde att man hade plats att ta mer fisk ombord. Varje logger hade runt 17 garn som tillsammans mätte upp till 2000 meter. Man rensade och saltade ombord och paketerade sillen i tunnor varför man kunde ligga ute hela säsongen och kommer i hamn först när lastrummet är fullt. Och det gällde att fylla på bra för väl tillbaka på land hade fisken redan skrumpnat ihop och krympt så den bara höll 80% av vikt och volym den haft vid fångsten. En märklig detalj i den här historien är att loggerfiskeriet aldrig lyckades bli lönsamt utan hela tiden var subventionerat av staten. Detta hade två huvudsakliga orsaker – Dels var en relativt billig matkälla för landets befolkning och dels, kanske den viktigaste orsaken, utgjorde fartygen en "reservflotta" för marinen med högt kvalificerade sjömän som lätt kunde transformeras till en stryktålig flotta. Under andra världskriget upphörde nästan loggerfiskeriet helt och hållet då fartygen kommenderades till den tyska marinen. Det här är historien om just ett sådant fartyg – Ketty, eller Erda som hon hette från början.

Hon byggdes av J Frerichs & Co AG i Einswarden 1908 och gick av stapeln som Erda, en fiskellogger efter beställning av Visurgis Heringsfischerei-Aktiengesellschaft i Bremen. Erda såldes 1922 till fiskerisällskap Deutsche-Seeverkehrs-Aktion-Gesellschaft i Nordenham där hon seglade fram till 1930 då hon köptes av Bremen-Vegesacker Fischerei-Gesellschaft i Bremen. Konsul och Fabrikant Edgar Bieber köpte henne 1933 och därmed var hennes 25 år som fiskebåt till ända. För den här gången... Bieber uppdrog åt varvet W und E Hatecko i Dornbusch att montera bort alla fiskeredskap och efter noggrann rengöring och luksanering byta den spartanska inredningen mot en betydligt lyxigare variant. I samband med metamorfosen till lustjacht begåvades skutan också med ett namnet Orinoco II. Konsul Bieber fick några år med sin lyxösa lustjacht innan han gick ur världen den 8 januari 1939 och dödsboet sålde henne vidare redan samma år till köpmanen Max Adolf Bischoff i Hamburg som genast namnade om henne till Greif II. I samma veva blev det storkrig och Hitler stiftade snabbt en lag som tvångskommendering av fartyg varför Bischoff inte fick möjlighet att njuta någon längre tid av nyinförskaffade skuta utan fartyget övertogs 1940 Kriegsmarine som placerade henne i Stettin. På typiskt militäriskt manér rationaliserades också en "etta" bort och hon registrerades som Grief I. Efter en smärre ombyggnation kom hon sedan att patrullera södra änden av Stora Bält.

Här kunde resan ha slutat för i slutskedet av kriget ådrog hon sig stora skador under ett anfall av brittiskt flyg och gick på grund vid Spodsbjerg på Langelands sydspets. Dock tyckte danskarna att hon verkade i tillräckligt bra skick för att räddas och man bärgade vraket och bogserade henne till Rudkjöbing. Där fick skepparen C P Jensen syn på henne 1946, köpte loss projektet och bogserade henne till Graastens Vaeerft för reparation och ombyggnad. Jensen bytte namn på den nu moderna motorseglaren till Bibe, ett namn som han verkar ha tyckt mycket bra om eftersom han faktiskt hade tre olika Bibe som dessutom alla tre senare skulle komma att hamna i Sverige.

År 1954 säljs återigen Bibe, denna gång till AB Bröderna Kristiansson & Co i Gravarne som även passar på att ge henne namnet Ketty vilket skulle följa henne till slutet. Marstrands Mekaniska Verkstad får i uppdrag att modifiera fartyget från motorgaleas till motorfartyg samt förlänga henne 5 meter. Nu går hon på fiske igen och registrerad som LL22 jobbar hon på Nordsjön och upp emot Island.

Mellan 1960 och 1965 är det Fiskebröderna AB som äger Ketty men i december 1965 betalar kapten Sture Julius Magnhammar och Inga-Britt Elmquist i Kalmar 110.000 kronor och övertar ägandeskapet och i oktober 1968 köper Otto Magnusson och AB Sjölander fartyget för 100 000 kronor och därmed får hon sin slutliga hemmahamn i Visby på Gotland. Under tiden under AB Sjölanders flagg råkar Ketty i trångomål som kunde slutat lika illa som den olycksamma dagen vid Finnkartens fyr.

Gotlands Allehandaskriver 29 april 1970:

"M/f Ketty av Visby råkade under helgen ut för propellerhaveri utanför Stockholm på gång mot Visby. Inga varvsplatser fanns lediga i Stockholm, varför Ketty bogserades med bogserbåten Pilen till Visby, dit man anlände på tisdagsförmiddagen. Efter lossning bogserades Ketty vidare till Ronehamn för reparation på slipen där."

Gotlands Tidningar rapporterar samma dag:

"Men isen var besvärlig och efter två och en halv timme hade man bara nått i höjd med Kruttornet, alltså en sträcka på en kilometer! Pilen hade det svårt att hålla Ketty från land och det var flera gånger mycket kritiskt."

Bengt-Olof Lindgren som vid tidpunkten arbetade på bogseraren Pilen minns den här arbetsdagen speciellt väl eftersom han mitt i alltihopa fick göra ett läkarbesök. Detta beskriver han i boken Skeppare Stig: *"Under denna resa utanför Visby i isen, blev det tvärstopp i en isvall. Bengt-Olof var inte helt skärpt utan slog i stalldörren med huvudet av detta fick han en större huvudskada och måste sys med 24 stygn i huvudet. Detta gjordes vid akuten i Visby lasarett. Bengt-Olof klev av Pilen gick på isen in till den väntade doktorn, syddes gick sedan ut igen samma väg till Pilen, som inte hade förflyttat sig mer än ett par hundra meter på sin resa mot Ronehamn. Efter några timmar kom de så ut ur isen och kunde kryssa mellan isflak i alla möjliga dimensioner. Uppe vid Stenkyrkehuk, låg det mer än hundratal sälar uppe på isen och studerade Pilen och hans transport av Ketty. Utan att bry sig helt enkelt. Bengt-Olof fick avlösning i Fårösund då han inte mådde så bra efter äventyret med doktors arbete vid Visby lasarett."*

Stormvarning hade utfärdats för sydvästra Gotland och man väljer därför att segla norrut med förhoppningen att kunna ligga i lä efter att man passerat Gotlands norra udde och eventuellt avvaka bättre väder i Fårösund. Det tog tre och en halv timme att komma i jämnhöjd med Norderstrand och det är här man hoppas kunna komma ur isen. Pilen hade tidigare hämtat Ketty i Stockholm till Visby sedan fartyget råkat ut för propellerhaveri och det inte fanns plats på något varv i Stockholm. Nu fortsätter man till Ronehamn för reparation. I Ronehamn finns skepparen Torsten Rydqvist som nu köper Ketty men säljer henne vidare till i september samma år de sista ägarna Else-Marie och Lars-Åke Hartzell. Det verkar lite som om alla som köper Ketty under den här sista tiden ångrar sig kvickt och har bråttom att göra sig av med henne.

Den 19 december 1974 är Ketty på väg söderut från Uppsala genom Södertälje kanal för att sedan fortsätta inomskärs söderut med last av 194 ton korn mot Kalmar. Vid niotiden på kvällen står befälhavaren Styrman Olli Ojonen och Helmuth Winther ensamma på bryggan. Det är dags att byta fyrsektor vid Finnkartens fyr men något går fel, ett roderhaveri enligt besättningen. Det ska ha varit

vid en tvär gir in i enssektorn som ett schackel i kvadranten vid roderstocken lossade. Det skulle ha gängat ur sig eftersom den inte var säkrad. Detta får till följd att hon hamnar på fel sida om en slätprick och sätter sig hårt på grund. I efterhand har det påpekats att man bara varit två i besättningen trots att bestämmelserna säger att man måste varit tre man med det blev dock ingen påfölj på grund av detta.

I en dokumentärfilm av den i Västervik hemmahörande dyklegenden Markus Nord berättar den dåvarande Båtmannen vid Idö Lottsstation Nils Erik Johansson hur larmet från Ketty kommer via VHF radio och man anländer med lotskutter 370 redan vid halv tio men inser redan tjugo över elva samma kväll att haveristen står så hårt fast att det inte kommer att räcka med en båt för att få henne flott så man avvaktar förstärkning. *"Vi började dra med trossar men hon stod ju väldigt hårt på så vi rubbade henne ju inte nåntingen"* berättar Johansson. Desvärre visar det sig att det inte ens med hjälp av lotskutter 378 går det att få Ketty av grundet. När kustbevakningens båt TV 270 anländer fem minuter efter midnatt och vid fyratiden även livkryssaren Appelberg gör man ett nytt försök men fartyget rör sig inte ur bränningarna vid skäret och man tvingas ge upp. Man växlar mellan att dra rakt bakåt och att svänga det grundstötta fartyget i sidled och att ta fart och rycka loss henne men Ketty står uppkörd precis mitt på grundet, inget hjälper.

Vid sextiden märker man att man fått in vatten i maskinrummet och runt klockan nio på morgonen dagen efter grundstötningen klarar längre inte läns pumparna till att hålla den inströmmande vattnet undan. I det här läget måste det sista unset av hopp hos både besättning och undsättningsarbetarna ha släckts. Man inser att det inte kommer att gå att rädda Ketty och 09:45 överger man fartyget. Delar av inredning och utrustning såsom radio- och radarutrustning samt fartygets ratt tar man med sig i land direkt vilket väl tyder på att man inte har några större förhoppningar att Ketty ska komma av grundet i brådrasket. Den 20 december skriver Västervik Tidning *"När VT anlände till haveristen på fredagsmiddagen, var Ketty ett spökligt skepp. Ljuset brann i de flesta hytter, dörrar slog i den tilltagande dyningen och hon vattenfylldes i allt snabbare takt. I lastrummet låg lasten av spannmål och sväller alltmer. Om hon inte slås i bitar av den väntade kulingen, kommer spannmålen att göra sitt, sade man på kustbevakningen. När vetet sväller kommer nitarnas att till slut hoppa ur skrovet. Hon kommer att sprängas helt."*

Tisdagen den 24 december ligger Ketty forfarande hårt på grundet, man befarar att det föreligger stor risk att hon vid stark sydostlig vind skulle kunna lyftas av grundet och hamna mitt i, eller i vart fall farligt nära, den hårt trafikerade farleden och då skulle hon utgöra en stor fara för kusttrafiken. Ändå låter redare Lars-Åke Hartzell och försäkringsbolaget Ketty ligga kvar på grundet *"i avvaktan på lämpligt väder"*. Detta trots att vädret har varit mycket bra större delen av tiden sedan grundstötningen.

Den 17 januari inkommer en anmälan till polisen att Ketty plundrats på sin last av 194 ton spannmål och ägaren säger sig även ha bevis för att plundrare också stulit lastluckor, presenningar, tvärstockar med mera. Allt som allt hävdar man att Ketty blivit plundrad på värden för ca 260,000 kronor. Det visar sig dock att den skyldige blir svårfångad eftersom ett ögonvittne, fiskare Nisse Matsson identifierar förövaren som den nordliga kuling som dragit in grov sjö vilken spolat bort lastluckor, presenningar och lasten av spannmål. Västerviks Tidningen summerar händelsen med den sarkastiska om än så fyndiga formuleringen *"Så var det med den plundringen. Och vem skulle egentligen ha någon glädje av 200 ton halvvrutten säd."* Polisen som utreder plundringen tillägger i samma anda att man inte vill uttala sig om hur mycket som stulits och hur mycket av det stöldanmälda som sjön tagit. Det verkar som om alla gett upp hoppet om att fartyget ska gå att rädda och det är klart att se nvintern och den tidiga vårens väder och sjö är inte nådiga mot ett grundstött skrov. Under årets första månad kommer Ketty att brytas

sönder så myscket att hon glider ner för skäret och börjar sjunka och den 29 januari har hon hamnat på cirka 10 meters djup.

Den 26 februari höjs röster från Sjöfartsverket i en skrivelse till Länsstyrelsen i Kalmar att vraket måste bort. Det menas att hon ligger på en sådan plats att det kan medföra fara för sjötraffiken. Redare Lars-Åke Hartzell meddelar att han avser att bärga vraket men eftersom det nu är sönderbrutet i tre delar framstår en totalbärgning inte lönsam. Redaren får tills maj samma år att bärga annars måste sjöfartsverket röja vraket ur vägen. Fiskeristyrelsen i Göteborg påpekar också till sjöfartsverkets den 29 mars 1975 att vraket snarast bör bärgas eftersom det anses utgöra ett hinder för fisket. Sjöfartsverket hade tänkt avvakta ytterligare för att se om Kettys ägare skulle komma igång med bärgningen och man skulle slippa kostnaden men efter påtryckningarna tvingas man nu ta saken i egna händer. Den 5 juli rapporterar Sjöfartsverket att man belutat sig för att dra undan de delar av vraket som är oekonomiskt att bärga till en "håla" man hittat i närheten. Där anser man att det inte kommer att störa fisket. För att reducera bärgningskostnaderna väljer man att inte bärga hela vraket utan att försöka flytta de delar av vraket som hindrar sjöfarten rakt österut.

Den 25 Juli är All-Dyk från Oxelösund i full fart med arbetet på Ketty vid Finnkartens fyr man uppger att inom en månad ska vraket vara borta. Man dyker och bedömer att vraket är helt sönderbrutet och ligger utspritt på ett område av ett par hundra meter. *"Vi fick uppgift om att vraket skulle vara i fyra delar säger Bo Ragnar Frölund, men det är bara en stor plåthög som vi får plocka upp. Det enda av fartyget som håller ihop något så när är akterskeppet."* Man använder en kran med 40 tons lyftkraft. Sedan delarna lyfts upp drar man in dessa i en liten vik på en grund bank där det skärs i delar.

All-Dyk från Oxelösund försökte få rättigheterna att bärga Ketty alldeles efter förlisningen, men fick då svaret att redarna själva skulle stå för bärgningen. Med facit i hand kan man konstatera att det då hade varit en betydligt enklare uppgift. För- och midskeppet bärgas medan aktern, fram till och med maskinrummet släpas ut och försvinner ner i den mörka skrevan som utgör farlden förbi Finnkartens fyr där det kan ligga utan att vara ett hinder för fisket. Dykningar utfördes av dåvarande Kustuppsyningsman Berne Nilsson senare samma sommar och i dokumentärfilmen av Markus Nord berättar han att man hittade akterskeppet relativt intakt på drygt 30 meters djup där hon fortfarande ligger idag. Ryktet säger att man hittade det schackel som ska ha lossat i kvadranten vid roderstocken liggandes bredvid rodret. Både schackeln och muttern låg bredvid varandra vilket verkar märkligt eftersom det som skulle ha föranlett Ketty att köra på grund var att dessa ska ha fallit bort ute i farleden. Detta är obekräftade uppgifter men det skulle i så fall förklara hur man lyckats köra Ketty på grund med en sådan näst intill akrobatisk precision.

Att dyka Ketty

Det är ganska mörkt i skrevan under farleden förbi Finnkartens fyr. Det är som om solen aldrig riktigt kommer ända fram till vraket och det ökar givetvis den redan ödesmättade stämningen. När man följer linan ner mot vraket är det som om man simmar ner i tea. Detta ändrar sig dock när man kommer fram och det dunkla ljuset är snarare en effekthöjare än dämpare. Idag återstår akterskeppet och delar av överbyggnaden som ligger i nord-sydlig riktning med botten på cirka 33 meters djup som djupaste punkt. Man simmar ett varv runt skrovet och bildar sig en uppfattning om storleken medans man orienterar sig. Grova trossar och rep sträcker sig upp mot ytan och bidrar till den lite dunkla stämningen. Det är ingen stor yta man behöver avverka så man kan gott ta tid på sig och överbyggnaden bjuder på otaliga fotomöjligheter. Trots att bryggans träkonstruktion är borta är det en intressant del av dyket eftersom man kan se spår efter hur den stått och fästet för ratten står kvar och på vardera sidan ser man vaggorna och däckarna för livbåtarna.

Det finns en del möjligheter till penetration men man ska vara försiktig med vassa kanter, speciellt i trånga passager. Akterifrån kan man simma in i kabyssen där man kan se spis och köksgeråd hulla om buller och simmar vidare så kommer in till hytterna. Maskinrummet gapar öppet rakt förifrån och här kan man titta på maskinen som inbjuder till fina fotovinklar med ljuset i bakgrunden. Är man inte mogen för penetrering på 30 meters djup kan man kompromissa genom att simma mellan överbyggnadens vägg och relingen under vaggan för livbåten på babord sida. På styrbord sida är det lite väl trångt med alla trossar och rep.

När det är dags att påbörja uppstigningen är det värt att dröja med blicken ner emot vraket och se det sakta försvinna in i dunklet och djupet där det fått sin sista viloplats tack vare omständigheter insvepta i rykten om avsiktlig grundstötning och skumraskaffärer i skrot- och bärgningsbranschen. Hur det än ligger till med den saken är Ketty ett näst intill magiskt bra vrakdyk väl värt ett besök eller två.