

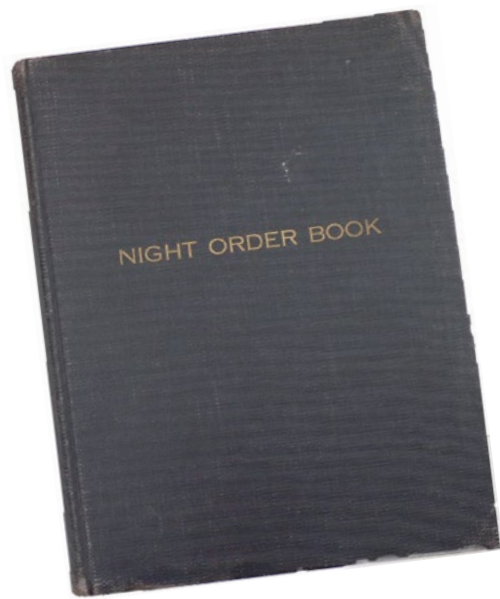


Bengt Östman, författarens "inofficiella medarbetare" i Jakobstad/Larsmo, med den extra utrustade radio som Ivar Östmans familj kunde använda för att lyssna på Tolvans kommunikation med hemmahamnen. Foto MLu 2021

Börje Lundberg, Larsmobon **Bengt Östman**, med flera släktband förbunden med Tolvan samt författarens inofficiella forskningsassistent i Jakobstad, de anhöriga till **Mauri Furu** som i tjugo år bevarade Tolvan i insjö-Finland. Dessutom har flera personer som jobbade på "Slipen", det reparationsvarv i Jakobstad där Tolvan alltsomoftast togs upp för översyn och reparation, ställt upp med sina minnen och, som **Thore Hästbacka**, också med unika fotografier.

Sedan finns det förstås nätet.

Redan en flyktig sökning visar att det



finns en uppsjö av texter om landstigningen i Normandie och förberedelserna för den. Det finns officiella militära och statliga arkiv från båda sidorna av Atlanten, det finns böcker som tryckta och e-böcker, och det finns privat framarbetade nätportaler som är innehållsrika som böcker.

Nästan för mycket. Källorna är inte eniga om alla detaljer, och materialet är ofta förvirrande. När jag har valt källor att referera så är förstås Tolvans egna loggböcker i en klass för sig.

Men hur och varför fartygsserien kom till berättar loggböckerna ju inte. Där har jag använt mig av fakta som hittas främst i offentliga källor på nätet. Samtida förklaringar till skeenden har jag sökt i faksimiler av gamla tidningar och dokument.

1 Den amerikanska armén lät i allmänhet förstöra loggböckerna från ST-båtarna innan de såldes ut

I. Flera varv för krig och fred

I Tolvans maskinrum finns en tillverkningsskylt som fastslår att ST-480 är byggd 1944 på J.K. Welding Co., Inc i Brooklyn, New York, enligt design och anvisningar från den amerikanska arméns transportkår.

Bara delvis sant.

Det nästan säkert att ST-480 inte byggdes i New York-stadsdelen Brooklyn, utan i en annan del av staden. Bakom företagsnamnet står varvets ägare Jacob Klevens (=J.K.), welding är helt enkelt "svetsning", en på 1940-talet fortfarande relativt ny teknik på skeppsvarv (*Titanic* var som bekant nitad). Företaget hade Klevens startat år 1937. Klevens hade sina två första varv och sitt huvudkontor i Brooklyn, N.Y.C - men han anlade sitt tredje varv där bogserbåtar byggdes lite uppströms, i stadsdelen Yonkers norr om Manhattan. Exakt på 1st Federal Street.

Enligt den amerikanska sjöfartshistorikern **Tim Colton** byggdes ST-480 där, i Yonkers. Brooklyn som står på tillverkarskylten är tillverkarens adress, men inte varvets.¹

Samma företag och varv byggde också fyra andra andra bogserbåtar av samma typ som efter kriget kom till Finland: ST-79 (nuvarande *Merikarhu*), ST-82, ST-83 och ST-481.²

Men varför skulle en armé beställa fartyg? Faktum är att den amerikanska armén under andra världskriget var en större redare än den amerikanska flottan, åtminstone i antalet farkoster mätt³. Armén ville själv ha kontroll över materielen som behövdes för att flytta infanteri och infanteriets vapen, så förutom lastbilar, jeepar och pansarvagnar ville man också själv förfoga över pråmar, bogserbåtar och landstigningsfartyg.

Också det amerikanska flygvapnet var för övrigt fram till 1947 en del av armén,

om också en rätt självständig del⁴.

Kriget spelade en roll för beställningen av bogserbåtarna, men det var faktiskt inte landstigningen i Europa som man tänkte på från början. De behövdes mycket närmare.

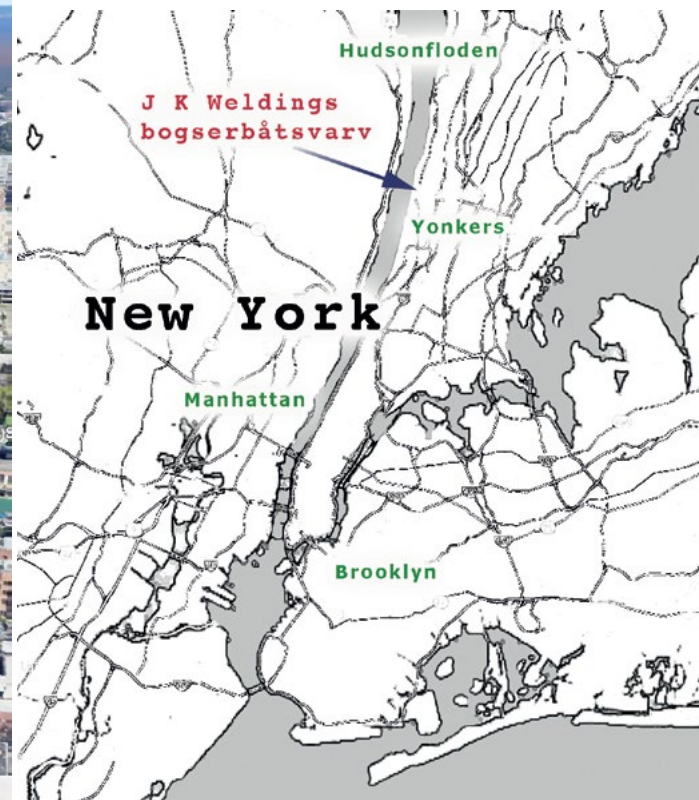
Strax efter att Tyskland förklarade USA krig 1941 började tyska ubåtar göra räder ända upp till den amerikanska östkusten. Amerikanska lastfartyg i kustfart sänktes till och med inom synhåll från land. Speciellt utsatta var tankfartygen, och de var många, för 95 procent av oljan från fälten i sydstaterna till raffinaderierna på östkusten transporterades med fartyg. Hela 44 USA-flaggade och 8 Panama-flaggade tankers i kusttrafik sänktes under 1942-1943.⁵

Två pipelines till lands byggdes i snabb takt, men dessutom beställdes 100 bogserbåtar och 467 pråmar för transport av bränsle och andra varor längs floder och i grundare vatten där ubåtar inte hotade. En del av de här bogserbåtarna klassificerades senare som Small Tugs, ST.

ST-480 ingick i en serie på 88 bogserbåtar av den 74 fot långa typ 257, och räknar man också in de lite större 86 fot långa typ 327 i serien (båda fick beteckningen ST) så var hela serien 275 båtar. Den amerikanska armén beställde från september 1940 till oktober 1945 hela 1 686 bogserbåtar från 81 olika, mestadels små, amerikanska varv.⁶

Av dem klassades 462 som "ST", så det fanns alltså också några andra varianter än typ 257 och typ 327. Ungefär lika många klassades som "LT", Large Tug, alltså stor





- 1 Colton 2013.
- 2 Sjöström 2001
- 3 Enligt en inventering i augusti 1945 förfogade arméns transportavdelning över 12 466 flytetyg, bland dem 746 bogserbåtar. Gibson 1973, företaget s VII.
- 4 The Army Air Forces In WW II ss 253-254, 260, 267; Wolk 1997 s 185-189.
- 5 Reminick 2011 s 40
- 6 Bijl 2006 s 8.
- 7 Ibid

ST-480 byggdes 1943-44 uppenbarligen på ett varv som låg vid Hudsonfloden här i Yonkers, New York City, på 1st Federal Street, mitt i bilden där det nu finns en parkeringsplats. Varvet tillhörde bolaget J K Welding, som hade sitt huvudkontor och största varv på Brooklyn, i en annan del av New York. Skärmbild via Google Earth från Landsat/Copernicus Airbus.

bogserbåt, och ST och LT numrerades som en serie, så att den sista i serien blev ST-937. De övriga drygt sjuhundra bogserbåtarna hade andra typbeteckningar.⁷

ST-båtarna, speciellt typ 257 med den smalare kommandobryggan och en trappa därifrån ner till fördäck, har kallats "Kalle Anka-bogserare" eftersom de förefaller vara urtypen för hur bogserbåtar fram-

ställs i tecknade serier, enkannerligen Kalle Anka.

Visst kan Disneys bogserare påminna om en ST-bogserbåt. Men Disney började teckna bogserbåtar redan före kriget. ST-bogserbåtarna i sin tur påminner väldigt mycket om tidigare amerikanska bogserbåtar. Se till exempel den här *W O Deck-*

er, som är ett bygge i trä från 1930. (bilden nedan).

Den amerikanska armén utgick antagligen från att det inte var skäl att avvika alltför mycket från det som amerikanska varv och amerikanska sjömän redan lärt sig hantera. Dessutom fick inte styckepriiset bli för högt, för det var klart att serierna skulle bli långa. Tekniken skulle vara enkel och pålitlig. Båtarna fick ett enkelt

skrov och en propeller direkt driven av motorn.

En egenhet hade de amerikanska hamnbogserarna: De drog inte (fastän det heter tug), de släpade och knuffade. Så ST-bogserarna hade rejäla trosstrassel kring stäven, men ursprungligen varken dragkrok eller vajervinsch. Det kom att spela en roll för deras efterkrigstida öden i Europa och annanstans, också för Tolvan.



Bogserbåten W O Deck från 1930, fotograferad 2012 av Scott O Donnell, är vad amerikanerna kallar en "klassisk bogserbåt", med rund smal kommandobrygga. Tolvan (till vänster) och den ursprungliga ST-serien var mycket snarlika men över tio år senare.

2. Över Atlanten

Enligt den amerikanska arméns transportavdelnings museum användes 158 bogserbåtar för att förbereda och genomföra invasionen av Normandie, och av dem levererade USA 80¹. Av dem i sin tur var 74 ST-båtar (både 74 och 86 fots) och 6 var större Large Tugs.²

De små bogserarna var inte avsedda att segla på öppet hav. Därför kom de flesta inte heller över Atlanten på egna kölar, utan som däckslast på större fartyg och pråmar.

Då det gäller ST-480 (Tolvan) som tillverkats i New York kan man med stor säkerhet säga hur det gick till: båten lyftes ur Hudsonfloden upp på däck till ett Libertyfartyg av *Crane Ship Nr 1*. Det var en enorm kran som monterats på skrovet till det f d slagskeppet *Kearsarge II*, byggt redan 1896. Slagskeppet konverterades 1922 till lyftkran men kallades allmänt vid sitt gamla namn ännu efter det. *Kearsarge* användes i olika hamnar men var i New York just från januari till maj 1944, då ST-480

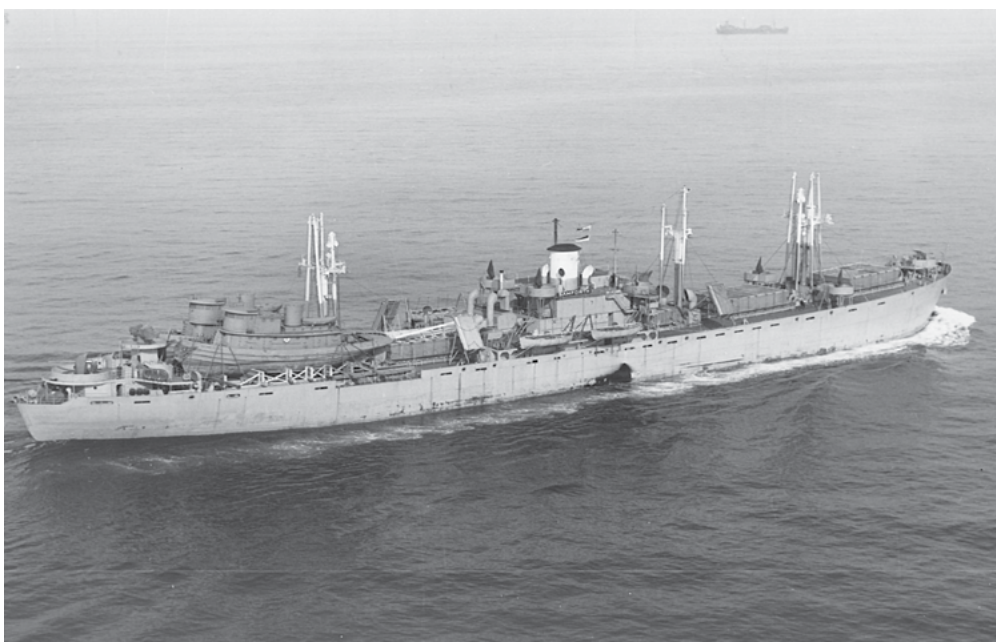
måste ha levererats och skickats iväg över Atlanten.³

På nätet hittas talrika listor på konvoj med krigsmateriel över Atlanten. De är ofullständiga och delvis motstridiga. ST-480 bör ha kommit med en konvoj i början av 1944, eftersom hon redan i mitten av april är framme i Plymouth i södra England. Resan kunde ta en månad. Det har inte varit möjligt att fastslå vilken konvoj hon transporterades i. Tidsmässigt skulle konvoj *HX 285* som anlände till Liverpool den 12 april 1944 passa in, och i den fanns Liberty-fartyget *Ezra Weston* som seglade för den amerikanska arméns transportavdelning, med destination Southampton.⁴

Med var också ett annat Libertyfartyg med samma destination men inte samma uppdragsgivare. Den första noteringen i ST-480:s loggbok är den 14 eller 17 april 1944 – det är lite otydligt, men nästa notering är i alla fall den 18 april 1944.

Om *Ezra Weston* faktiskt lade till i Southampton har inte klarnat. När loggboken för ST-480 börjar är bogserbåten i alla fall i Plymouth – som *Ezra Weston* bör ha passerat på väg till Southampton.

- 1 De övriga 78 bogserbåtarna som användes kring D-Day var till exempel brittiska ångdrivna TID-bogserbåtar. Finland köpte hösten 1946 också åtta sådana, uppenbarligen i all hast efter att civila köpare funnit ST-båtarna alltför stora och dyra.
- 2 Operation Mulberry, USAT Museum 2011.
- 3 Evans & Marcello 2017, Gibson 1973 s 163 f.
- 4 Convoy HX 285, warsailors.com



3. Konvoj NY 119

Det här handlar om det som *inte* hände Tolvan, men väl några av de övriga amerikanska bogserbåtar Finland senare köpte.

Tre av de sex 86-fots båtarna var i fara redan under sin färd över Atlanten. De ingick nämligen i konvojen NY-119 i september 1944, den andra som inkluderade ST-båtar på egen köl över Atlanten. I en tidigare konvoj sommaren 1944 hade de små bogserbåtarna klarat sig bra, men NY-119 råkade ut för så mycket olyckor att det gett stoff till en hel bok.

Boken som går på djupet (ursäkt uttrycket) med den krigstida konvojtrafiken är "The Ordeal of Convoy N.Y. 119", skriven 1973 av Charles Dana Gibson, som själv var med på den här konvojen 1944 som sjöman.

Gibson beskriver i företalet till boken hur utvecklingen av militär teknik och strategi påverkade konvojtrafiken. Tyskland utvecklade sitt u-båtsvapen med ny teknik, tankning till havs, snorklar med mera. De allierade utvecklade förmågan att ge sina konvojer flygskydd till havs bland annat tack vare att Portugal upplät flygfältet på Azorerna för allierat flyg.

Men det var inte kriget som var problemet för konvoj NY 119, det var vädret.

Konvoj NY 119 var tungt lastad, kriget hade flyttat in på det europeiska fastlandet och det behövdes massor med materiel. Då ville man pröva på att ta ST-bogserbåtarna med på egna kölar. De var ju ändå båtar. Hit-

tills hade de mest transporterats som däckslast på antingen lastpråmar eller lastfartyg. Nu ville man lasta annat på däck.¹

Bara en konvoj tidigare hade haft med små bogserbåtar som gick för egen maskin, konvojen NY 118. Det hade gått relativt bra, alla bogserbåtar hade kommit fram.

Men NY 118 seglade i juli. NY 119 däremot kom iväg först på hösten, den 19 september 1944.

Redan i början krisade det till sig. De små bogserbåtarna rullade kraftigt i sjögången och kocken på *ST-719*, som utan problem hade jobbat på större fartyg, var den fjärde dagen så sjösjuk att han försökte dränka sig. Bara några besättningsmäns ingripande hindrade honom.

Två dagar senare var konvojen vid Sargassohavet, vinden blåste med 30 knop och de flesta ombord på *ST-719* vågade inte gå under däck för att sova. Den natten kantrade båten och sjönk. Av 12 man ombord drunknade två, den ena var kocken.²

Den sjunkna båten, liksom de öv-

