

och ibland tjocka, men via Stockö sund, Mäskär och Monäs sund kommer man till Djupkastet, en skyddad vik fågelvägen drygt 20 kilometer norr om Vasa.

Men längre kommer man inte. Den 5 november kallas Tolvan tillbaka till Jakobstad, timret lämnas i sjön i Djupkastet.

Tolvan har hunnit med en bottenkänning till efter den hårda i augusti, men fortfarande tas båten inte upp för inspektion och reparation, utan den skickas till Yxpila för att assistera fraktfartyg - och bryta is.

Först den 21 november anses det mörkt och kallt nog för att ta upp Tolvan på slipen i Jakobstad.

Till Djupkastet kan Tolvan återvända först den 5 maj 1953, jämnt ett halvår efter att den lämnade sitt släp där. Nu tar

Tolvan vid "favoritstället" Stockö sund morgonen den 12.6.1964, med ett timmersläp från Himango till Jakobstad. Foto Tapio Erkkilä, skogsmuseet Lustos samlingar.

det "bara" två veckor att dra det ner till Sundsvall.

- 1 Braskén & Rosenberg 1994 s 114-116.
- 2 Tolvans maskindagbok 1947 A
- 3 FFM in Nils Stolpe 30.9.1946
- 4 Landis 1997 s 37.
- 5 Maskindagboken 1952-1954
- 6 Norrskensflamman 5.11.1948.
- 7 Schybergson : Med rötter 2, sid 42 f.
- 8 En landkrabba förbiser lätt kättinghanteringen vid timmerbogsering. När Tolvan den 22 juni 1969 kommer från Skelleftehamn med 6 050 kubikmeter massa ved på släp så har den också med 13 ton surrkätting, noterar JT 29.6.1969. Den skall också föras tillbaka.
- 9 Maskindagboken 1952-1954.



12. Nytt stål i gammal form

Tolvan blir 1957 Jakobstads hamnisbrytare. Bakgrunden är sorglig: den tidigare hamnisbrytaren, bogserbåten s/s Yrsa, har gått under i rykande snöstorm utanför Kallan i januari 1954 och tagit fyra av sina sex besättningsmän med sig.

Den ena överlevande, **Leo Perkkiö**, jobbar senare i Tolvans maskinrum och kan då också våga sig på att skämta om att han är osänkbar.¹

Hamnen hankar sig fram med nödlösningar som den lilla dieselbogseraren *Turso*, men hösten 1956 tas beslutet att göra Tolvans stäv isbrytande. På flera av systerfartygen gjordes det tidigare, men tydli-

gen inte på Nr 12 eftersom den var bland de första som kom direkt ut till en köpare.

Ombyggnaden görs utan att stäven förlängs, bara dess form under vatten ändras (till all lycka, kan man säga nu då Tolvan är ensam om sin ursprungliga silhuett). Det byggs en ny stäv av 15 mm plåt medan den gamla var 10 mm. Jobbet görs av slispens personal och båtens besättning tillsammans.

JT följer med hur arbetet framskrider hela våren 1957 och optimismen är tydlig. Enligt tidningen ter sig båten kolossal på torra land, och den väger 180 ton.²

- Tolvan kommer att kunna krossa tolv-
tums kärnis utan ansats nästa vinter, ci-

Yrsa assisterar Bore VIII i Jakobstads hamn. Bilden är odaterad, men Bore VIII förläste 1941 vid Tysklands Nordsjö-kust, så det måste vara senast hösten 1940. Vid Bore VIII:s förlisning räddades hela besättningen, men vid Yrsas förlisning 1954 omkom fyra av sex besättningsmedlemmar. Jakobstads museums samlingar, foto Rolf Grandell.

Den 17 januari 1957 besöker journalister och representanter för staden slipen, där Tolvan får en isförstärkt stäv. Jobbet utförs av båtens egen besättning och slipens personal i samarbete. Fören är täckt med en presenning. På en annan bild i JT:s reportage visas också den bortskurna gamla stäven. Bild via Jakobstads Museum.



En ritning gjord med tanke på någon annan ombyggnad år 1968, men den visar också hur den isbrytande kölens linje avviker från den ursprungliga, nedan.

terar JT Österbottens Träs direktör **Valter Eklöf**.

3-4 miljoner mark har bygget kostat, "men så får ju Jakobstad en egen effektiv hamnisbrytare.

Den ombyggda Tolvan sjösätts fredagen den 26 april. När båten den 3.5 gör sin första provtur, fullsatt med festklädda gäster, menar befälhavaren Ivar Östman att "vi kan hålla farleden till Mäskär öppen hela vintern om vi vill".

Det är just dit man kör den här fredagen och där genom "halvmetersisen som inte lyckades stoppa framfarten". Och då gav den sexcylindriga maskinen inte hela sin 500 hästkrafters effekt, för den var ännu kall, påpekas det i texten.³

Hösten 1957, då det gäller att börja jobba, dyker små notiser om Tolvans kamp med isarna upp i tidningen. Ömsom är det segrar, ömsom är det nederlag. Det råkar bli en svinkall vinter, så isen är inte en halv utan en hel meter tjock vid Mäskär redan före jul.

Jakobstads hamn, liksom andra hamnar i Bottenviken, var fram till 1970-talet stängd

i månader varje år på grund av isläget. Nu tror man att stängningarna åtminstone skall bli kortare, tack vare Tolvan.

Intressant är, att tidningsreferaten under början av Tolvans isbrytarkarriär påpekar att den har hela 500 hästkrafter, medan föregångaren Turso hade 150. När man på 1970-talet övergår till att tycka att Tolvan är för klen, står det att den har bara 400 hästkrafter, medan efterföljaren skall ha 1000.

Tolvans maskin har inte blivit svagare. Det är bara två sätt att mäta - indikerade hästkrafter var 500, men bromsade 425, och det senare kan man ju dessutom lite avrunda, nedåt.

Det är kanske nu som man övergår till att ha skilda sommar- och vinterpropellrar. Sommarpropellern är av mässing, vinterpropellern av hårdare nickelstål. Propellerbytena vår och höst noteras i loggböckerna.

När Tolvan långt senare kommer till Åbo följer några extra propellrar med.



Efter ombyggnaden till isbrytande gör Tolvan den 3 maj 1957 en provtur fullastad med press och dignitärer, som kanske inte lika entusiastiskt skulle ha följt med på provturen ut till Mäskär om de känt till problemet med Tolvans stabilitet, som påtalades långt senare. Bild ur JT 4.5.1957, Jakobstads Museums samlingar.

En av Tolvans mässingpropellrar som har haft närkontakt med österbottniska stenar. Foto i Åbo 2013, MLU.

- 1 Enligt Christer Sundfors, intervju 20.8.2023. Tre personer överlevde Yrsas förlisning, den tredje var lotten som av eftervärlden gavs största förtjänsten för att någon överhuvudtaget kom i land, se JT 11.2. 1954
- 2 JT 17.1.1957 Tolvan blir effektiv isbrytare / Krossar tolvtumens is utan ansats
- 3 JT 4.5.1957 Tolvan på fin premiärtur/ Skepparen nöjd med provet

Vaxholmsbolaget, lärt känna sina farleder i grund och botten.

Det är inte alltid så farligt. En amerikansk officer som inför landstigningen i Normandie plötsligt fann sig vara befälhavare på ST-770 (se sida 15) fick av en kollega det faderliga rådet att bara gasa på, om botten tar i.

- Bogserbåtar är kraftiga nog att ta sig vidare.⁴

Det fungerade på sandbankar i Nordsjön, men sämre i steniga Österbotten.

Under de första åren noterar maskinmästaren åtminstone en bottenkänning varje år. Oftast är den "lätt", men den 12 augusti 1952 vid Valsörarna är den "hård".

Det både blåser hårt och är motströms. På kvällen antecknar maskinmästare Björklund "Allt väl, trots alla motigheter".

Och efter att i ett par dygn ha väntat ut ovädret fortsätter Tolvan sin resa. På släp finns 26 rammar – på väg till Sverige. De kommer från Himango, de har på vägen

varit förtöjda också vid Gräggön i Jakobstads hamn.⁵

Tolvan drog alltså inte bara ved och virke till sina ägares fabriker i Jakobstad, utan också till andra kunder, i Sverige. I de tidiga loggböckerna hittar man resor som går från Österbotten eller norra Österbotten förbi Jakobstad, ner till Kvarken och över till Sverige.

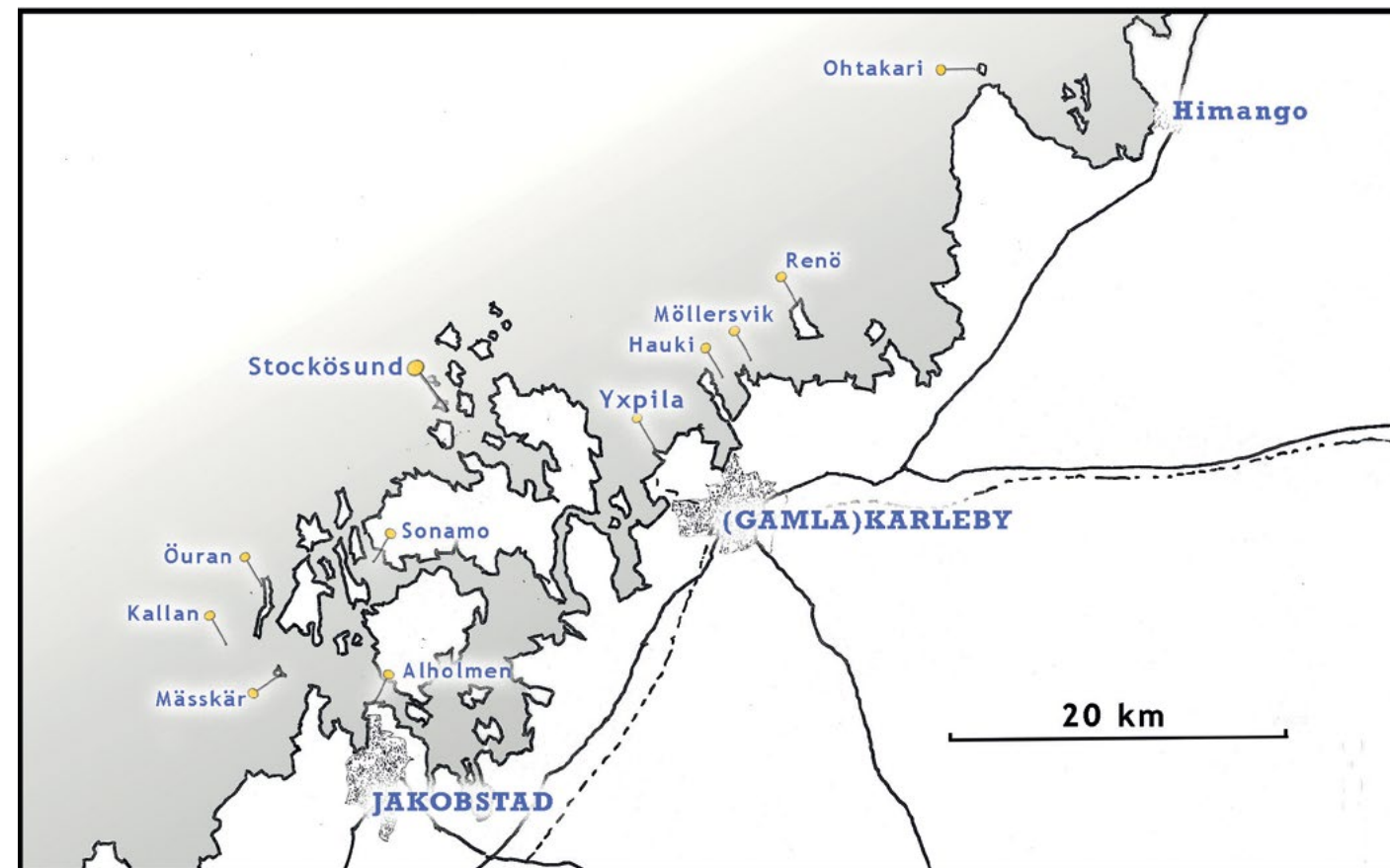
Hösten 1948 berättar Norrskensflamman att Hans Kungliga Majestät har beviljat bogserbåtarna Yrsa och Tolvan rätt att bogsera timmer som kustfart från Luleå till Kramfors.⁶

FÖR BJÖRKEN TILL SVERIGE

Den 15 augusti 1952 lägger Tolvan med sitt släp ut igen från Valsörarna, och nästa dag anländer det till Holmögadd på svenska sidan. Två dar senare har man kommit till Holmsund, utanför Umeå.

Där slår man sina släp ihop med svenska ångbogserarna s/s *Holmen VII* och s/s *Kolbjörn* och drar söderut. Den 19 augusti passerar man Skags lotsplats (fyr).

Släpet, som startade i Himango den 1



augusti, kommer fram till sin destination Sundsvall den 21 augusti.

Det står inte i maskindagboken, men man kan på goda grunder anta att varan som fanns i släpet var björk, som skulle bli pappersmassa vid SCA:s (Svenska Cellulosa Aktiebolaget) fabrik i Sundsvall.

Fabrikerna i Jakobstad kunde inte göra cellulosa av björkved förrän 1976, då den nya kombinerade barr- och björklinjen invigdes. Före det kunde Schaumanbolagen använda björk bara vid sågen och för tillverkning av faner, och det gjordes i Jyväskylä, Nyslott och Joensuu, vid insjölederna, men inte vid havskusten. Österbottens Trä handskades i början av 1950-talet med 2-3 gånger mera virke och ved än de här fabrikerna använde tillsammans.⁷

Så ända till mitten av 1970-talet gick släpen över Bottenviken åt två håll: björkved västerut, barrved österut. Både finländska

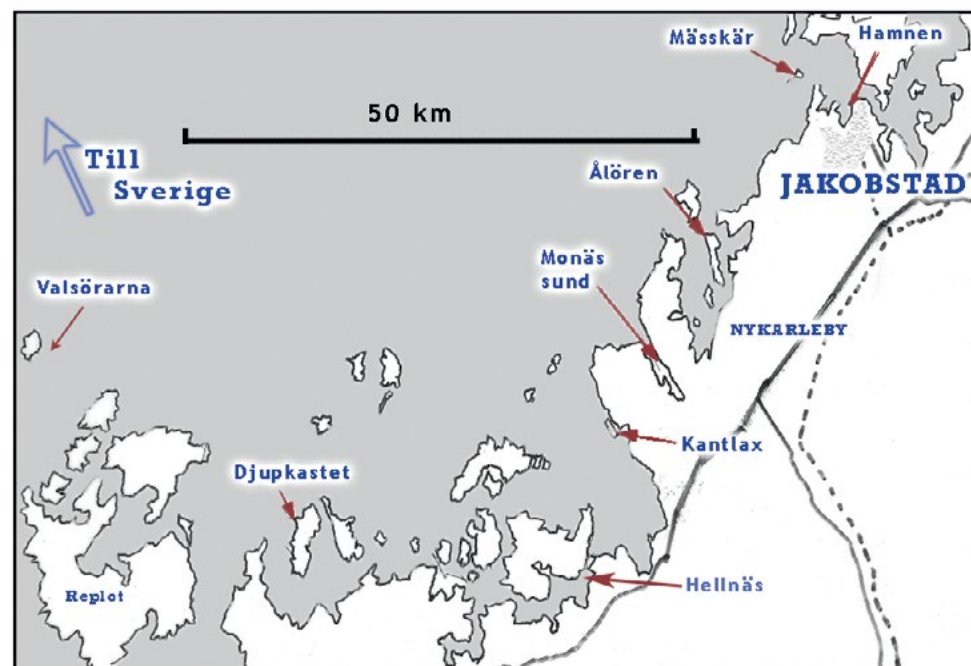
och svenska bogserbåtar drog släp åt vardera hållet.

På återvägen till Jakobstad, utan släp men med lastrummet fyllt med kätting⁸ får Tolvan uppsöka skyddshamn igen efter en dags gång, i Skagshamn strax norr om Örnsköldsvik, och efter ytterligare en dags färd söker Tolvan lä i Ratan. Till sist, den 31.8.1952, kör Tolvan från Ratan hem till Jakobstad på sex timmar.⁹

Men ingen rast, ingen ro. Tolvan har alltså varit på grund – hårt – vid Valsörarna, men den tas inte upp för inspektion. Istället skickas Tolvan den 8 september på en likadan resa till, med ett 24 ramars släp från Jakobstad till Sundsvall. Den här gången tar det inte tre veckor, utan en månad och tre veckor, att komma fram med lasset.

Nästa släp hämtar Tolvan från Gamla-karlebyns hamn Yxpila, en hamn där Tolvan ofta också gästspelar för att assistera fartyg. Det är slutet av oktober, mörker

Längs traden Himango-Jakobstad fanns många vikar och sund att ta skydd i vid dåliga vindar. Viktigast – och tydligen populärast – var Stockö sund, där man kunde ta igen en stund på klipporna.



Valsörarna, Djupkastet och Ålören fungerade mest som nödhavnar. Från Hellnäs, Kantlax och Monäs hämtade man också timmer, förutom från Sverige förstås.

13. Resor med Tolvan



Vidar Blomqvist, kapten på Tolvan under dess sista tid som timmerbogserare och fram till 1979, fotad 2013 nära "Malmska bron" där Tolvan hade sin kajplats. I bakgrunden Stockholm. Foto MLu

Bogsering som bäst. Med bortåt 9000 kubikmeter stock på släp närmar sig Tolvan sin destination Jakobstads hamn, en fredags eftermiddag i juni 1964. Uppe t v den lätt igenkännliga silhuetten av Mässkär, med båken och lotsstationen. Foto Tapio Erkkilä, skogsmuseet Lustos samlingar.

Författaren har inte hittat många i livet som kan berätta om timmerbogsering med Tolvan. En är båtens sista kapten under Jakobstadstiden, **Vidar Blomqvist**, född 1936. Han förde befälet på Tolvan från 1970 till 1979, då den såldes till Rahja.

Jag intervjuade Vidar Blomqvist första gången redan 2013 för en artikel i Hufvudstadsbladet, och sedan har det blivit några gånger till för denna bok. Här väver jag ihop intervjuerna till en helhet.

Högt i tak

Blomqvist var bland annat befälhavare på Schaumans bogserbåt Rex innan han kom till Tolvan. Rex var nyare, men det

kändes ändå som ett avancemang att komma till Tolvan 1969.¹

- Bryggan var högre upp. Det var mera jobb, mera ansvar, mera folk ombord, längre resor och jobb året om. Rex användes bara på sommaren.

- Tolvan var nog seg och bra som dragare, kraftigare än vad hennes hästar skulle ha låtit förstå, säger Blomqvist.

- Det kunde hända att kollegerna från Sverige stod och stampade på stället i motvinden medan vi segade oss förbi. "Och Tolvan hon bara går och går", hördes det i radion.

Man skulle i alla fall se upp med manövrerna. Tolvan kunde vara trög att vända styrbord-babord, men bara alltför lätt att luta åt sidan.

- Det hette "liten bogserbåt", men man

tyckte ju nog att den var stor. Överbyggnaden var hög, och fribordet väldigt litet. Fick man slagsida så hade man vatten på däck. Då var hon väldigt trög att resa på sig. Man skulle vara uppmärksam så att hon inte slog runt.

- Man skulle lätta på draget, eller ändra styrriktningen så att man fick henne att stå rak.

Antagligen 1973 gjorde myndigheterna ett krängningsprov med Tolvan, och då fick stabiliteten underkänt. Det betydde att fartyget inte mera fick gå ut på "fartområde III" som betyder öppet hav, och långfärderna måste ta slut. För att något hjälpa upp problemet skar man bort så mycket metall som möjligt från överbyggnaden (se sida 124). De smalare gångbryggorna syns på bilder efter 1970-talets mitt.

Ett problem med designen av just Tolvans typ (Design 257) var att det bara fanns en trappa ner från kommandobryggan och kaptenens hytt: utanpå, rakt framåt till fördäcket.

- Vid hårt väder kom man varken ner eller upp, så man fick stanna där.

Kapten och styrman turades vanligen om vid rodret i fyra timmars stötär.

- Men ibland var det skepparn hela ti-

den. En gång blev det 38 timmar i sträck. Då var man ju trött. Och en gång efter en lång resa stod förman från skogsavdelningen på kajen när vi kom och sa att "nu ska ni bara ta proviant och så får ni sticka iväg till Skellefteå efter ett släp". Jag sa att nehej, nu far vi hem och sova.

Vägen till Sverige gick nästan alltid över Kvarken, och där gällde det att tänka på strömmarna, om man hade bara ett par knops fart till buds med sitt släp.

- Då man närmade sig Nordvalen kunde det i ett par timmar verka som om man inte kom framåt alls. Strömmarna spelade spratt.

- En gång åkte en svensk båt förbi Nordvalens fyr på ena sidan, men släpet på andra. Och de kom inte bort därifrån själva, de måste kalla på hjälp.

- Aldrig mer, sa den kaptenen sedan.

Vidar Blomqvists tumregel var att alltid gå förbi Nordvalen på läsidan. Också där det såg ut att vara grunt räckte det alltid för ett släp. Och från en lokal lots lärde han sig en annan tumregel, som visade sig hålla bra:

- Om det på kvällen är 5 sekundmeters nordostvind vid Ulkokalla, så har vi 10