

”Gamla goda Tolvan” med aktern i vädret i Jakobstads hamn i februari 1979, foto Thore Hästbacka. Notera också den häftiga balken som går igenom räcket framför kommandobryggan. Den skulle hindra båten från att kantra, det fanns en flera tons motvikt i d balkens andra ända.



satte sig att prata med Carlsson en lång stund på Slipens kontor.

- Jag började småningom fråga Carlsson när den där dykningen kunde bli av, och han svarade lite undvikande att ”nästa dag”. Flera gånger. Sen sa han att ”vi skall nog inte göra det nu, det blir senare”.

- Först flera veckor efteråt kom jag underfund med att det nog var min pappa som inte ville släppa ner mig i den där dykardräkten.

AV REN UTMATTNING

Tretton år senare var det dags igen, på praktiskt taget samma plats, men under andra förhållanden och av annan orsak.

- Det var vid sista svängen i hamnen jag hörde en skarp smäll. Jag ville köra direkt till kaj, men vi rörde oss inte ur fläcken. Det kom ett fraktfartyg, *M/S Cinderella*, och kastade en vajer åt oss och drog oss i land, berättar kaptenen Vidar Blomqvist.³

Tjänster och gentjänster - *M/S Cinderella* var ett av de fartyg som Tolvan i flera år assisterat in och ut i Jakobstads hamn, sist sex veckor tidigare.

Smällen var den 18 februari 1979. Också maskinmästaren **Peter Gref** kommer ihåg den dagen mycket väl.⁴

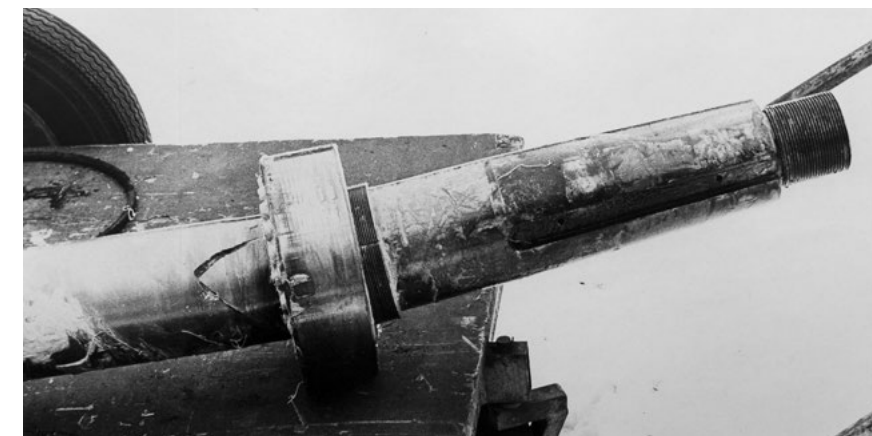
- **Hannu Rantanen** (ordinarie maskinmästaren) var sjuk, så det var jag som höll i spakarna i maskinrummet.

Det var strax klart att propellern inte gick runt, fastän motorn gick (och inte hade någon frikoppling). Men exakt vad som hänt klarnade först om några dagar. Propelleraxeln var av.

- Det var inte nån grundstötning, det var utmattning, säger Peter Gref och visar stora svartvita förstoringar av den brutna axeln. Tolvans propelleraxel går inte av för lite. Den är åtta tum tjock.

- 20,32 centimeter, säger Peter Gref förnöjt efter att ha slagit upp i en tabell.

Sådana axlar finns inte i järnaffären - men alltså faktiskt på slipen, för man hade



Den 8 tum tjocka avbrutna propelleraxeln, foto ur Peter Grefs samling.

ju tretton år tidigare svarvat fram en i reserv.

Men att få bort den gamla axeln och en ny på plats mitt i vintern var inte helt enkelt. Vanligen skulle båten ha dragits upp på slipen, men den var upptagen. Nu blev lösningen att med en jättelik lyftkran på kaj lyfta upp den över 100 ton tunga bogserbåtens akter, medan fören flöt på sjön. Sedan skulle reparatörerna på en plattform under akterskeppet, montera bort rodret och lirka delarna ut och in.

VÅDLIGT FÖRETAG

- Kära, gamla Tolvan ligger vid kajen med aktern i vädret, diktar Jakobstads Tidning.⁵

Det ser vådligt ut, kan man se på Tore Hästbackas bild på föregående sida.

På slipen bedömde arbetsledningen att det var alltför vådligt.

- De frågade oss, men vi tackade nej.

Det var en risk, säger Markku Junnila som då jobbade på slipen.⁶

- De som var ordinarie här (på slipen) var ganska få, de gamla var borta. Det var få kvar som skulle ha legat där under båten.

Enligt Junnila stred jobbet mot Schaumans egna säkerhetsföreskrifter.

Men en annan Jakobstadfirma, AP Kopnepaja, hade större självförtroende, eller större behov av inkomster, och tog sig alltså jobbet an.

Helt utan malörer gick det inte. Enligt ett tidningsklipp slog en lös vajer till två av montörer så att de fick åka till sjukhuset för att bli omplåstrade. Men ingendera skadades allvarligt.⁷

Jobbet gick snabbt. Då haveriet hade skett på en söndag eftermiddag, så kunde Tolvan igen sänkas ner i vågrätt läge nästa lördag och maskinen provköras - enligt loggboken klockan 04:20 söndag morgon! Och klockan 08:40 kom en besiktningsman och inspekterade.

"Allt fungerade till belåtenhet", antecknar Gref i maskindagboken.

Klockan 11:20 bröt man is igen.

STANDBY

Några veckor efter det kommer det några tjänstemän från fabriken tillsammans med gäster från England och tittar på Tolvan. Det står i loggböckerna, men inte vad besöket gällde. Kanske man ville visa båten som nästan deltagit i D-day. Kanske man ville visa upp resultatet av den djärva reparationen.

Eller kanske de var potentiella köpare.

I alla fall började tiden rinna ut för Tolvan i Jakobstad. Sedan några år var det inte mera bolaget utan staden som stod för driften av Tolvan som hamnisbrytare. Sommartid fanns inte mera timmerbogseringen att syssla med, och allt flera lastfartyg hade bättre manöverförmåga

till exempel tack vare bogpropellrar, som gjorde att de inte behövde assisteras in och ut från kajerna.

Loggböckerna för åren 1974-78 har varit praktiskt taget tomma under sommarmånaderna, sommaren 1979 ser man att båten åtminstone varit i drift. Men det finns inte mycket att göra. Under juni 1979 är det bara sex fartyg som behöver assistans, under juli bara två.

I augusti är man igen uppe i nio, men det är långt ifrån full sysselsättning. Under tio dagar i följd finns inga uppdrag alls.

Loggböckerna innehåller allt längre perioder då Tolvan bara är "standby".

- 1 Maskindagboken 1964-1966
- 2 Telefonintervju med Bertel Lindqvist 22.4.2024
- 3 Intervju m Vidar Blomqvist 25.6.2013
- 4 Intervju 25.8.2024
- 5 JT 24.2.1979
- 6 Intervju 8.8.2022
- 7 JT 20.2.1979 s 2

20. Tolvan får gå

Det kunde vara stoff för en konspirationsteori: Dagen innan Tolvans propelleraxel brast i hamnisen 1979 hade Hufvudstadsbladet en artikel på sex spalter om hur hamnkaptenen i Jakobstad **Ingmar Fagerudd** med oro ser på hur både båten och besättningen börjar bli utmatade av isläget.¹

"Tolv gånger i dygnet går hamnisbrytaren Tolvan den ena sjönmilen mellan hamnområdet och Ådöbojen. Den första delen av sträckan går lättare, de sista 500 metrarna tar två timmar. Samma besättning på fyra man jobbar dygnet runt", citerade HBL:s **Maj-Britt Höglund** hamnkaptenen i ingressen.

Orsaken till att Tolvan jobbar så hårt är att den statliga isbrytaren *Murtaja* har flyttats söderut, och *Sisu* och *Urho* som är kvar i Bottenviken är för djupgående för att komma ända in.

- Det är jag säker på, att blir vi i riktigt knipa får vi hjälp av de statliga isbrytarna. Men det kan ta tid, för de mera grundgående isbrytarna är längre ner, fortsatte Fagerudd.

"Bogseringen bör gå i Schaumans regi, den är till direkt nytta för dem, men till indirekt nytta för omgivningen. Vi behöver ha en isbrytare-hamnbugserare stationerad här i Jakobstad. De tjänsterna skall inte tas från andra orter om vi vill vara säkra på att alltid ha assistens när vi behöver det".

SCHAUMANS SÄLJER OCH BETALAR

Men det blir inte mera bogsering i Schaumans regi. Istället besluter Schaumans ledning att göra sig av med inte bara Tolvan, utan också bolagets andra bogserbåtar inklusive m/s Rex. Bolaget meddelar stadsstyrelsen att man helt kommer att avyttra det egna bogserbåtsrederiet. Men bolaget kan bidra med lite finansiering för en ny större bogserbåt, och man kunde lova att köpa en viss mängd massavedsbogseringar med den.²

I samma veva avknoppas slipen (se kapitel 14)

Lösningen efter att Tolvan småningom säljs blir att staden och Schaumans ställer upp med ekonomiska garantier som gör det möjligt för Vidar Blomqvist att bilda ett eget bolag som köper den av staden ut-



Ny i kvarteret: Bogserbåten Hercules, ex-Bill från Stockholm, ersätter Tolvan som isbrytare i Jakobstad.

sedda begagnade bogserbåten *Bill* i Stockholm.³

- Staden krävde att den döps om till *Hercules*, minns Blomqvist⁴

Stadens förklaring var att *Hercules* var namnet på det första finländska fartyg som seglade jorden runt. Det var 1844-1847, och fartyget kom från Jakobstad.⁵

Med tanke på att *Tolvan* inte heller kan se fram emot en produktiv vintersäsong så är det inte så förvånande att maskinchefen **Hannu Rantanen** den 12 oktober 1979 antecknar att man från 8:20 kört en halvtimmes "presentation för köpare."

Den 19 oktober antecknas det sista uppdraget, att assistera ut tankern *m/t Border Castle* från Laukko bro.

På nästa sida gör kaptenen Vidar Blomqvist sina sista anteckningar i *Tolvans* skeppsdagbok:

Kl 10:05 Avg. Alholmen för Rahja
 Kl 12:30 Tankar tvärs styrbord
 Kl 14:00 Ohtakari tvärs styrbord
 Kl 15:30 Anl Rahja Kainu Allt Ok.

Tolvan har alltså överlåtits till köparen Rahjan Huolinta ky. Familjeföretaget har



Klockan som Tolvan lämnade efter sig på kontoret i Jakobstad, Peter Sundfors bild. På nedre kanten kan man urskilja ingraveringen "Wilh. Schauman" och "sista åren med Tolvan".

betalat 160 000 mark för båten, och på köpet har man förutom reservdelar och tillbehör också fått en stor bunt loggböcker. .

Men två väl valda souvenirer har stannat på Jakobstads Cellulosas skogsavdelnings kontor i Jakobstad: de två loggböckerna från åren 1944-1946, och en skeppsklocka i mässing.

Vardera är gåtfulla:

- Den amerikanska militären förstörde alla bogserbåtsloggböcker från kriget som man kom åt. Hur överlevde loggarna från ST-480 ?
- Vem skruvade lös klockan från *Tolvans* styrhytt? Den var borta då båten startade från Jakobstad mot Rahja, säger kapten Blomqvist. Efteråt hängde ST-480:s klocka på kontorets vägg.
- Är det alls den riktiga klockan? Enligt Fredrik Forss lät ju Olof Sundfors göra en kopia i Sikeå 1969. Under flera år därefter var hans son Peter Sundfors chef för just kontoret där klockan fanns. Klockan ser lite för välbehållen ut för att vara årsmodell 1944.
- Men om klockan i Jakobstad (nu finns den på UPM:s kontor) inte är den ursprungliga, var är i så fall den ursprungliga?

- 1 HBL 17.2.1979
- 2 JT 13.6.1979
- 3 JT 15.9.1979 . Rederiet som sålde *Bill* hade en bogserare till, den hette *Bull*.
- 4 Intervju med Vidar Blomqvist 25.6.2013
- 5 JT 26.10.1979 *Hercules* får Jstadsborgen

21. Mot faran i faret vid Kalajoki



Tolvan kom inte precis till mindre vintriga förhållanden efter flyttningen från Jakobstad. I Kalajoki blev uppgiften också att bryta is, och vid sidan om att ta ut arbetslag som gjorde farledsjobb. Bild ur Kari Koivus samling.

Rahja hamn i Kalajoki ligger fågelvägen ganska jämnt 85 kilometer nordost om Jakobstads hamn. *Tolvan* kommer dit den 29 oktober 1979, ganska jämnt 33 år efter att Österbottens Trä köpte in Nr 12.

I Jakobstad var *Tolvan* 1946 störst. I Rahja blev *Tolvan* först - den första egna bogserbåten som kunde bryta is i hamnen.

- Fram till dess var vi beroende av Brahestads hamns välvilja för vår isbrytning, säger Rahjan Huolintas VD **Leena Rahja**, vars far **Martti** var VD då *Tolvan* köptes. Både **Martti** och andra medlemmar av familjen Rahja jobbade tidvis på *Tolvan* redan under Jakobstadstiden, så båten var bekant.¹

Isbrytningen börjar enligt loggboken på Luciadagen 1979. Loggboken innehåller anteckningar fram till 28 januari 1980, men sannolikt fortsatte det hela våren.

Isen på de breddgraderna kan ligga kvar till maj.

Loggböckerna gör ett hopp till december 1982, då *Tolvan* tas i bruk efter en besiktning. Då flyttas *Tolvan* till småbåts hamnen Konikarvo som ligger på samma udde som Rahja hamn, men en halv kilometer ifrån. I närheten finns också gamla Rahja hamn, där man än idag hittar spår av timmertrafiken.

Det nya ägarbolaget hade på 1980-talet ännu propsflottare som samlade virke i hamnen för vidare transport och export, men *Tolvan* var inte engagerad i den verksamheten. Båten var ju inte mera godkänd för öppet hav.

Men vintern 1983 håller *Tolvan* frakthamnen öppen och tidvis assisterar besökande fartyg. Isbrytningen fortsätter till mitten av april.

DYNAMIT I LASTEN

Sedan börjar det som är speciellt under