



Ritning på fyrskeppet Fladen, ur Lotsverkets arkiv, Riksarkivet.

Historien om fyrskeppet Fladen

Fyrskeppen runt Sveriges kuster blev allmänt förekommande under andra delen av 1800-talet. Redan 1831 hade ett försök gjorts vid Falsterbo med det inhyrda skeppet *Hermine* och 1844 lades det första specialbyggda fyrskeppet *Cyklop* ut på samma plats. Det var byggt i kravell vid Kalmar Varv av timrad ek och furu.

År 1892 sjösattes fyrskeppet *Fladen*.

Krister Bång och Rickard Sahlsten

Kockums Mekaniska Verkstad i Malmö var en av de stora aktörerna när det gällde att bygga fyrskepp. Här beställde Kungliga Lotsstyrelsen fyrskepp nr 10 B avsett för Fladen grund i Kattegatt. Hon sjösattes den 11 augusti 1892. Fredagen den 21 oktober gick hon på en provtur i närvaro av generaldirektören, friherre Ruuth, kommandörkaptenen Ouchterlony (lotsfördelningschef i Göteborgs distrikt) samt lotskaptenen Ramsten.

Det nya fyrskeppet hade rött skrov med namnet »Fladen« målat med stora bokstäver på sidan. Längden var 34,57 meter, bredden 6,10 meter och hon hade ett djupgående av 3,14 meter. Hon var utrustad med en ångmaskin på 180 hk som gav farkosten en fart på 7 knop. Hon hade en besättning på åtta man. Det totala priset för fyrskeppet var 135 106 kro-

nor varav fyrutrustningen gick på 9 343 kronor. Fyrsällskaps tidning *Blänket* skrev i nummer 2020:2 bland annat:

Då fyrskeppet *Fladens* ankare för första gången »tog mark« på sin utsatta post i Kattegatt befunno sig nio man ombord. Ankarkättingen rasslade ut genom klyset klockan 9 på morgonen den 1 december 1892 och bland de nio ombordvarande befann sig en 18-årig yngling vid namn Karl Wilhelm Stolpe, som nyligen tillträtt sin tjänst inom lotsverket som maskinman på *Fladen*. Han minns:

»*Fladen* byggdes vid Kockums i Malmö och dit reste jag den 26 oktober 1892, då jag blivit anställd i lotsverket. Den 30 november avgick fyrskeppet med Fladen som destination och det blev en tvådagarsresa som var ganska besvärlig med storm och hög sjö. Och sedan man krokat fast



Fladen på sin plats i Kattegatt. Fotografiet är från 1938.

därute var det att ligga still. Ibland ända upp till åtta månader i ett sträck om semestermånaderna inte passade riktigt bra samman. Vi hade två månaders semester på den tiden. En månad i stöten. Hade man varit fri i augusti ena året kunde man få vänta fram till maj det andra.»

Fladen blev kvar vid sin position till juni 1900 då det förflyttades till Grisbådarna beläget i öppna havet omkring åtta kilometer nordväst om Kosteröarna. Samtidigt målades det nya namnet *Grisbådarne* på fartygsskrovet. Det var bråttom att få fyrskeppet på plats och för *Fladens* del var det bara tillfälligt eftersom Kungl. Maj:t beordrat Lotsstyrelsen att snarast beställa ett nytt fyrskepp avsett för Grisbådarne. Den tillfälliga vistelsen i norra Bohuslän kom att vara i 29 år.



Under 29 år var fyrskeppet utlånat till Grisbådarne norr om Koster.

År 1927 togs hon till Helsingborgs Varv för ombyggnad. Den gamla fyrapparaten byttes mot en femte ordningens AGA linspendelapparat med Dalénljus. Samtidigt försågs fartyget med undervattensklocka samt nytt mistmaskineri. Ombyggnaden kostade 67 000 kronor.

Två år senare, 1929, flyttades fyrskeppet åter till *Fladen* grund och fick dess namn. Här blev hon kvar fram till 1965 då hon ersattes av ett annat fyrskepp som tidigare legat vid Ölandsrev. År 1953 hade dock ångmaskineriet bytts ut mot en 200 hk råoljemotor från Bolinder-Munktell.

Livet ombord på ett fyrskepp

Vi har inte lyckats finna någon som tjänstgjort ombord på *Fladen* och det finns inte många kvar som kan berätta. Åke Persson i Malmö arbetade ombord på fyrskeppet *Malmöredd* och har gett oss följande berättelse. Det skall dock sägas att det inte fanns någon lotsuppassning ombord på *Fladen*.

Livet och rutinerna på fyrskeppet Malmöredd under 1950- och 1960-talen

»*Malmöredd* var ett eftertraktat fyrskepp att tjänstgöra i. Det berodde på att det hade daglig kontakt med land eftersom det hade lotsuppassning av lotsbåten som flera gånger varje dygn kom från Malmö. Vakthållningen på *Malmöredd* var därför annorlunda än på övriga fyrskepp, med undantag för *Svinbådan* och *Falsterborev* som också hade lotsuppassning.

I vakthytten fanns alltid en man. Det var fråga om att bevaka de fartyg som kom dels norrifrån och dels söderi-



Fyrskippet Malmöredd var samtidigt lotsstation. Foto Åke Persson.



Lotsen antrar Malmöredd. Foto Åke Persson.



Fyrskippet får besök av redaktör Axwvik julen 1963. Foto Åke Persson.

från genom Flintrännan. Den speciella lotsflaggen – med ett vitt och ett blått fält – användes för signalera. Detta var före den tid när förhandsbeställning av lots infördes. När fartyg söderifrån satte flaggen i topp på förmasten betydde det att lots påkallades. Mestadels gällde det lots in till Malmö hamn.

Större fartyg, linjefartygen, hade nästan alltid lots med sig från Trelleborg. Om Trelleborgslotsen lämnade fartyget vid *Malmöredd* och inte någon lots skulle följa med norröver klättrade denne nerför lejdaren. Om flaggen var på topp skulle lots med norrut och då lämnade Trelleborgslotsen fartyget innan Malmölotsen klättrade ombord. Samma ordning gällde för lotsarna från Falsterborev eller Falsterbokanalen. Om lots inte skulle med norrut eller in till Malmö sattes flaggen på 2/3-dels höjd.

Nattetid användes morsesignalen 'G' med morselampan och fyrskippet kvitterade med att tända den riktade strålkastaren mot det annalkande fartyget. Lotsen, som bodde i den särskilda lotshytten, purrades. Likaså andrevakten som skulle ordna med förtöjningarna till utsättningsbåten och ta över vakten i vakthyttan så länge utsättningsbåten var ute. En man skulle alltid finnas med vid relingen för säkerheten, vid hårt väder var det ett riskabelt moment att klättra ner i utsättningsbåten. När lots fanns ombord i fyrskippet var den blåvita flaggen hissad. Nattetid lyste en röd lampa över

fyr lanterninen. På *Malmöredd* var således begreppet 'fyrvaktare' utökat till att även sköta lotsuppassningen. Fyrskippet var blinkande rött ljus 'kort lång'.

Arbetstiden var indelad i fyratimmarspass. Alla höll på med något underhåll, reparationer eller dylikt, mellan klockan 8 och 12. Resten av dygnet var vakttjänst, utom söndagar då underhållsarbeten inte förekom. Fyrmästaren gick inte vakt, inte heller kockstewarden men han hade nattetid ett s.k. 4-timmars andrevaktspass vilket innebar att han skulle medverka med utsättningsbåtens förtöjningar och säkerheten i samband med lotsutsättningarna. Vakttjänsten var indelad så att en man hade passningen i vakthyttan och en var i beredskap när det var aktuellt med lotsutsättningar eller avtagningar. Någon 8-timmarsdag var det inte fråga om.

Att arbeta på fyrskipp var en livsstil och personalomsättningen var låg. Fyrmästaren, förste fyrvaktaren och kockstewarden hade långa tjänstgöringstider bakom sig. Kanske en eller två tjänster var 'rörliga'. Tiden ombord brukade vara cirka en månad varvid en veckas ledighet tog vid. När fyrmästaren var ledig eller hade semester vikarierade förste fyrvaktaren för honom. Problem kunde uppstå när kockstewarden var ledig eller hade semester. Då brukade olika improvisationer tillgripas för att lösa kosthållet. Oftast var det fyrmästaren som fick ta hand om den uppgiften.

Rutinerna på *Malmöredd* och de andra fyrskeppen med lotsuppassning skilde sig väsentligt åt i förhållande till övriga fyrskepp. På dessa var det endast fråga om att 'vakta fyren', det vill säga att se till att den inte slocknade. Det måste ha varit både enahanda och händelsefattigt. Passivitet och initiativlöshet blev säkert en konsekvens för somliga. Dessutom kunde det vara påfrestande att vara tillsammans med samma människor under lång tid.

Förnödenheter kom för det mesta med lotsbåten. Färskvatten, diesel till 'hjälpkärran' som producerade elen levererades, i likhet med andra tyngre förnödenheter, av tjänstefartyget *Malmö*. För övriga fyrskepp gällde samma rutin angående de tyngre förnödenheterna. Matleveranser, hämtning av post och annat som krävde landförbindelse utfördes för det mesta en gång per vecka med de små motorbåtar som fanns på fyrskeppen. Dessa sjösattes vid gott väder och de var väl lämpade för ändamålet.

Fritiden användes för läsning och ibland kortspel. Fiske förekom ofta. Särskilt sommartid när det fanns rikligt med makrill i sundet och även sillfiske under höstmånaderna. För trivseln ombord var fyrmästaren en viktig person. Det var hans personlighet som satte präglet på andan bland personalen. På *Malmöredd* var Ragnar Hasselgren fyrmästare under en lång följd av år. Han var både respekterad och omtyckt. Det var ett kamratligt umgänge med alla och något revirtänkande förekom inte.

Julhelgen var speciell och något personalen såg fram emot. Den inleddes några dagar före julafton när *Sydsvenskans* redaktör Axel Axwik besökte fyrskeppet för att lämna över julpaket som innehöll flytande och fast föda. Detta uppskattades mycket. Han passade alltid på att göra ett reportage om livet ombord och skriva om viktiga händelser som inträffat under det gångna året. Besöket brukade resultera i ett reportage över en hel sida på lille julafton.

Kosthållet på ett fyrskepp var viktigt. Kockstewarden på *Malmöredd* hette Ragnar Wellberg. Han hade en sammanlagd tjänstetid om 22 år. Den kunde ha blivit längre men upphörde när fyrskeppet drogs in år 1969. Hans kulinariska förmåga var allmänt omvittnad och bidrog säkert till trivseln ombord.

Alltsammans tog slut en stormig höstnatt 1969 när fyrskeppet slet sig och drev mot Limhamn. Fyren släcktes och förblev släckt. Den ursprungliga planen var att fyrskeppet skulle ha varit på station några månader till. Beslut togs hos Sjöfartsverket att indragningen var definitiv.«

Till salu

Fladen lades nu upp vid Nya Varvet i Göteborg i väntan på försäljning. Den 14 september 1967 fattade Västra Lotsdistriktet beslutet att sälja fyrskeppet och den 17 november annonserades hon ut i *Göteborgs-Posten* och i *Dagens Nyheter*. När anbudstiden gått ut hade fyra anbud inkommit:

- | | |
|---|-----------|
| 1. Rederiet för mt Argo, K G Simonsson, Gbg | 8 700 kr |
| 2. Alvar Olsson, Varberg | 5 600 kr |
| 3. Georg Kristensson, Rönnäng | 12 100 kr |
| 4. Firma C G Olsson, Stockholm | 5 300 kr |
- Lotsdistriktet beslutade anta anbud nummer 3.

Lite om köparen Georg Kristensson

»Georg Kristensson drev tillsammans med sin far Johannes och sin bror Einar under många år en godslinje mellan Tjörn och Göteborg med jakten *Snygg*. Man avgick från Tjörn på måndagar och var tillbaka på onsdagar. Rörelsen avvecklades runt 1950 och man köpte i stället jakten *Ingrid* som man fraktade tegel med. Den såldes 1952 i samband med köpet av *Västmanland*. *Svensk Sjöfarts Tidning* skrev:

...I augusti 1952 såldes fartyget (*Västmanland*) för 66 000 kronor till ett partrederi i Stockevik bestående av sjömännen Georg och Einar Kristensson från Stockevik och verkmästaren Gustav Berntsson, Skärhamn. Huvudredare blev skepparen Johannes Kristensson som inte var delägare i rederiet. Fartyget byggdes om i Skärhamn till tankmotorfartyg och utrustades med en 200 hk Bolinder-Munktell motor. Samtidigt döptes hon om till *Västtank*.

Georg gick i land 1961 och köpte speceriaffär i Rönnäng som han senare lade ner och hyrde ut lokalerna till SE-Banken.«

Berättat av Leif Evertsson



Fladen som ambulerande klädbutik. Här kommer hon till Lysekil 1971.

Fladens användningsområde

Georg var en man med stor initiativkraft och många planer. Han hade inga papper så han kunde inte köra sitt fartyg själv. Tillsammans med fiskarsonen Odd Johansson från Åstol inköpte han 1967 fyrskeppet *Fladen* som han själv byggde om i Bleket. Bland annat satte han skorsten på båten. Tanken var att använda den som diskotek, en fluga som blivit allt populärare i slutet av 1960-talet. Vad han inte hade tänkt på var att takhöjden i fartyget var så låg att en någorlunda välväxt person knappast kunde gå rak inombords.

Georg och Odd gjorde en tur med passagerare för att se på en regatta. Alla passagerarna stod förstas på däck. När motorn, som var lindrigt använd, rök och hostade upp olja såg Georg till sin tilltagande förfäran att gästerna fick sina kläder impregnerade av olja. För att avleda uppmärksamhet tog han fram en kartong äpplen, som han hade tänkt sälja, och sade:

– Varsågod. Ät så mycket ni vill. Det är gratis.

Georg gav sig inte utan han tog *Fladen* till Uddevalla där fartyget trots allt användes som diskotek. »Hur länge det varade vet jag inte«, säger Leif, »mitt intresse för den sortens nöje var lika med noll.«



Fladen upplagd utanför Hasselösund i augusti 1979. Foto Rickard Sahlsten.

Tanken var att gå dagsutflykter, fisketurer och även mån-skensturer i skärgården utanför sydvästra Tjörn. Ombyggnaden som Georg Kristensson gjorde i Bleket bestod i att bygga om fyrskeppet till passagerarfartyg med certifikat för 250 personer. Bland annat byggdes en stor salong klädd med teakpaneler och en barservering. Själva fyrtornet monterades ner och togs iland, vilket var ett krav från Lotsstyrelsen. Det placerades utanför Skandinaviska Banken där det utbjöds till salu.

Under en vecka i juli 1970 var *Fladen* uthyrd till *Göteborgs-Posten* som scen åt det nystartade Bohus-Talangen. Turnén inleddes på Hönö-Klåva den 20 juli och samlade omkring 3 000 personer. Så blev det Skärhamn, Gravarne och Strömstad innan finalen i Stenungsund. Succén var formidabel och till 1971 hyrde *Göteborgs-Posten* in ångaren *Bohuslän*.

Såld till Kungshamn

I februari 1973 såldes fartyget för 70 000 kronor till fru Lena Westman i Göteborg. Ny hemmahamn blev Kungshamn. Bakom Lena stod Clas Westman, en norrlänning som via Göteborg hamnat i Sotenäs och där engagerat sig i skutan *Styrbjörn Starke* som höll på att rustas upp i Hasselösund. Här träffade han Lena och de gifte sig i februari 1973.

Styrbjörn Starke hade kommit igång 1971 som försäljningslokal för kläder och man behövde inför 1973 ett större fartyg för denna verksamhet. Därav inköpet av *Fladen*. Skutan hyrdes i stället ut till Osby-Pannan och gick landet runt och sålde vitvaror. Under 1973 användes hon som konstsalong, bland annat för Ardy Strüwer. *Styrbjörn Starke* seglades senare ner till Eilat vid Röda havet och användes som disko-tek. Hon brann dock 1979 och så var den karriären över.

Fladen gick sommaren 1973 som klädbutik runt Sveriges kuster och det fanns många intressanta ting att titta på. Hon användes till affärsverksamhet under några år.

Clas Westman hade stora planer. År 1975 blev Eckerölinjens *Alandia* till salu för 500 000 kronor. Förhandlingar inleddes och Clas lyckades pruta ner priset till 300 000 kronor. Han betalade under hösten 1975 en handpenning på 10 000 kronor. Trots det kom aldrig affären till stånd. Ungefär samtidigt gick luften ur projektet *Fladen*. Fartyget un-

derhölls inte och det förföll gradvis. Det sägs att hon under en period användes som casino med spelautomater ombord. Fartyget placerades i Göteborg, men när hamnavgiften skulle betalas flyttades det till Hasselösund där det ankrades upp på kommunalt vatten i den hårt trafikerade farleden. Detta ställde till stora bekymmer och hamnkaptenen i Sotenäs kommun, Lennart Samuelsson, bad Länsstyrelsen om hjälp att hitta ägaren för att kunna avhysa fartyget.

Nya ägare

I mars 1980 lyckades Lena Westman sälja sitt fartyg för 58 000 kronor till Sven Åke Johansson i Mölndal men med Göteborg som hemort. Fartygets namn, *Fladen*, hade fått dåligt rykte så Sven Åke döpte om sitt nyförvärv till *Aphrodite*. Hon registrerades som lustfartyg. Nu följde en period med låg aktivitet runt fartyget. I november 1984 såldes hon vidare till Rolf Franzén i Nyköping och lades i Norrköping.

Upprustningen av fartyget fortsatte, sedan det i december 1989 sålts för 100 000 kronor till Lighthouse Ship Service AB i Stockholm. Samtidigt återtog hennes status som passagerarfartyg. Hon fick sin förtöjningsplats på Skeppsholmen i centrala Stockholm.

Efter upprustning såldes det gamla fyrskeppet i november 1994 för 1 300 000 kronor till Larsson & Andersson Annonssbyrå AB i Stockholm som i september 1998 sålde det vidare till skådespelaren Måns Herngren, regissören Hannes Holm och filmproducenten Patrik Ryborn i Stockholm. Herngren, Holm & Ryborn Productions AB registrerades som ägare och nu användes hon som kontor.

Nuvarande ägare

I juni 2011 inköptes fartyget av Peter Lax boende i New York, USA. Han startade en omfattande renovering och upprustning av fartyget som tog fyra år i anspråk. Sommaren 2015 gick hon på provtur. Då hade den gamla motorn från 1953 restaurerats vid Söderquists Mekaniska på Gräsö. Den har ersatts ombord av en Caterpillar 3408 på 358 kW. *Fladen* ingår nu i Brobänkens Fartygsförening som verkar för bevarandet av äldre fartygstyper i Stockholms stadsbild.





Fladen av i dag, 2020.



Numera har fartyget sin hemvist på Skeppsholmen. Bilderna visar inredningen efter den senaste renoveringen.