

## Skonaren *SOFIA* av Kämpersvik , en riktig "GLOBETROTTER".



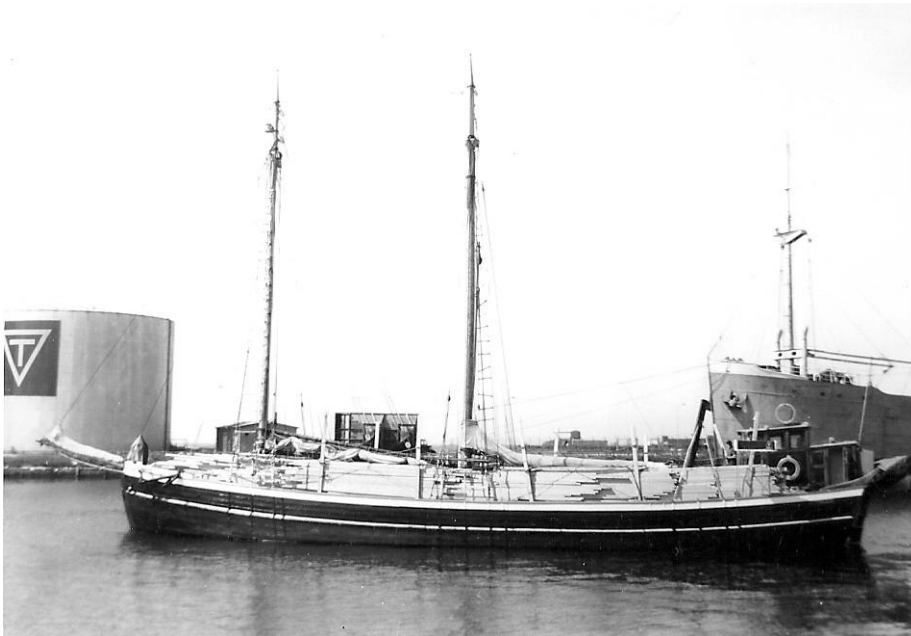
*"SOFIA"* av Kämpersvik

Skonaren *"Sofia"* (Reg. nr: 6611) av Kämpersvik var en riktig *"Globetrotter"*. Hon förliste den 23 februari 1982 utanför Nya Zeelands norra kust under en svår orkan. *"Sofia"* var då ute på sitt andra varv runt jorden som flyttande segelkooperativ.

Skonaren *"Sofia"* fick Kämpersvik som hemmahamn när skepparen Ivan G. Jansson köpte henne från Skärhamn för 42000 kr, vintern 1960. Ivan seglade med skutan i östersjöfart i över 8 år med S. P Pettersson i Göteborg som lastmäklare. Flera resor gjordes med trä från Norrlandskusten och norra Finland till Kiel, Lybeck och Gluckstadt i forna Västtyskland. *"Sofia"* kunde lasta 55 standard med träplankor i last rummet och på däcket, om man stuvade bra. Hon gjorde också några resor med trä och propps ifrån Skoghall och Kristinehamn i Väneren till danska hamnar. Dessa resor gav ofta bra intäkter till seglationen. En annan vanlig frakt för *"Sofia"* var lastning av salpeter i Menstad eller Heröya i Norge till olika svenska hamnar på västkusten, i Väneren eller på ostkusten. Resor med gatsten från Bohus-Malmön eller Bovallstrand till Köpenhamn eller hamnar i Skåne är också vanliga lastresor. Några udda lastresor gjorde *"Sofia"*, t.ex. 1910 lådor sill från Göteborg till Lybeck och 150 ton hudar från Århus i Danmark till Flekkefjord i Norge.

Henning Jansson, Ivans storebror, var bästeman ombord på *"Sofia"* under många år. Efter hans oväntade bortgång 1966, hade Ivan svårt att hitta en fullgod ersättare till honom. Henning var en mycket duktigt och pålitlig sjöman. Sofias seglation påbörjades oftast när isen gick upp på våren, och sträckte sig fram till mitten på december, strax innan julhelgen. Under *"Sofias"* vinteruppläggningar i Kämpersvik var det alltid massa jobb ombord som skulle göras innan årets seglation skulle börja. Motorn skulle överhalas, garneringen i lastrummet repareras.. etc. Om isläggningen i viken var tjock och svår var det mycket viktigt att såga upp en isvak runt *"Sofia"* för att förhindra att skrovet skulle ta skada. Det var också viktigt att bra ventilation i lastrummet under hela vintern för att hålla undan fukten, detta gjorde man med hjälp av luftstrutar av presenning som riktades mot vinden, ibland riggade man upp "luckesegel" över lastluckorna. När vårsolen började värma, påbörjades underhållsarbetet på skutans bordläggning och däck. *"Sofia"* gick på slip vartannat år för

bottenmålning och underhålls/reparationsarbeten på skrovet. *"Sofia"* slipades två gånger på Assens varv a/s i Danmark, men besökte även slipen i Smögen och Lyckans Slip i Fiskebäckskil. Slipningen på Lyckans slip berodde på en grundstötning vid Nordre Kjövingen i Norge den 2 september 1967. *"Sofia"* var på resa från Göteborg till Oslo med pappersrulla, när bästeman somnade vid ratten och körde rätt på land. Reparationen av *"Sofia"* på Lyckans slip, efter grundstötningen slutade på 3574 kr och 86 öre. Bohusläns allmänna sjöförsäkringsförening stod för kostnaden och Ivan för självrisk. Under 1968 började Ivan fundera på att sälja *"Sofia"*. Han tyckte att den gamla June Muntell motorn börjar bli sliten och "trött". Han var rädd för ett haveri, och en dyr motor byte som följd. Under hösten 1968 annonserar Ivan ut *"Sofia"* för försäljning och senare under hösten accepterade han ett bud på 32500 kr av Barbro Johansson från Kalmar. Den 6 november avgick *"Sofia"* från Heröya med 165 ton salpeter för lossning i Klagshamn utanför Malmö. Den resan var den sista under Kämpersvikstiden. Efter lossningen gick man till Kalmar för att lämna över *"Sofia"* till sin nya ägare. Den officiella överlämnings datum var den 22 november 1968.



Skeppare Ivan Jansson

M/S Sofia på väg ut från Holmsund med trälast (54 stand.) för Lybeck, 24 juli 1964.

Barbro Johansson ägde inte *"Sofia"* många månader och frågan är om hon gjorde någon lastresa under Kalmar tiden? Redan den 2 september 1969 såldes skutan till Styrman Sten Gustav Broman från Kalmar för 11000 Kr. Han döpte om sin skuta till "Blue Wind" med hemmahamn Kalmar. Under hösten 1969 var en grupp på fyra amerikanska collage ungdomar från Reed college i Oregon, USA i Skandinavien för att söka efter en lämplig skonare för att byggas om till ett kollektiv ägd segelfartyg. I Kalmar fann man den gamla skutan "Blue Wind", som uppfyllde alla de krav som ungdomarna hade på ett segelfartyg som skulle inköpas. Den 3 december 1969 var affären klar med Sten Broman och man köpte skutan för 35000 kr. Mr. James L Wortham från Fullerton, Kalifornien stod som huvudredare av skonaren. Ny hemmahamn blev Gloucester, Massachusetts Hon fick tillbaka sitt nybyggnadsnamn *"Sofia"*. Ett namn hon hade haft sedan 1921, när skutan byggdes på Pukaviks varv i Blekinge.

De amerikanska ungdomarna hade som målsättning att bygga om "*Sofia*" till ett kooperativt ägd segelfartyg på världshaven.

Det 30 april 1970 låg skutan i Frederiksholmskanalen i Köpenhamn för sina nya ägare.

Under vintern 1970, när hon låg i Köpenhamn, påbörjades ombyggnaden av "*Sofia*". Den gamla styrhytten revs och man lät gjuta in 27 ton permanent betongballast i hennes kölsvin, för att få en bättre stadga i henne vid segling. Den gamla 2 cylindern June Munktell motorn från 1938 överhalades hjälpligt och man påbörjade ombyggnaden av lastrummet till stor rustik salong med kojplatser och kabyss. Under våren 1970 avgick "*Sofia*" från Köpenhamn med destination Vigo i norra Spanien. Resan gick via Kielkanalen och Portsmouth i södra England .

På ett varv i Vigo förnyades hela riggen. Tre nya master med toppstänger och bommar sattes upp och på förmasten monterades två rår. Ombyggnaden av det f.d. lastrummet till rustik salong med kabyss och kojplatser samt bibliotek slutfördes. Sofias gamla lastluckor togs bort och nya däcksplankor passades in för att täcka över hållen. Man behöll en liten del av den förliga lastluckan, för att ha möjligheten att kunna öppna upp och få ner ljus i salongen.

Från ett segelmakeri i England beställdes hälften av förliga och hälften av akterliga seglen. Man tog också ombord en stor rulle råsegelduk och blåkopior på de resterande seglen. Avsikten vara att sy ihop de seglen som fattas under kommande sjöresor. I framtiden, när alla segel är klara, kommer "*Sofias*" segelyta att omfatta hela 1500 m<sup>2</sup>, fördelad på 16 segel.

"*Sofia*" var nu en tremastad toppsegelskonare med gaffelrigg, redo att segla ut på världshaven.

Under dem följande 13 år kommer "*Sofia*" att segla runt på världshaven som ett flyttande hippiekooperativ där alla beslut ombord fattades på stormöten, i sann demokratisk anda, där varje besättningsman hade en röst. Man röstade till exempel om vem som skulle vara kapten ombord och vilka plats man skulle segla till.

För att kunna finansiera "*Sofias*" drift och underhållskostnader under resorna tog man ombord s.k. "paying crew" i de olika hamnarna man besökte. Priset för att följa med skutan ut i världen var 10 US dollar per dag, vilket täckte allt. Efter 10 månader ombord hade man betalat 3000 US dollar och fick då en ägarandel i "*Sofia*". De i besättningen som ägde en andel behövde inte betala något för "Rum & Logi" ombord. För att ytterligare öka intäkterna i "skeppskassan", hade "*Sofia*" en handelsfond. Med pengar från handelfonden, köpte man, exotiska handarbete, kaffe och sprit i hamnarna man besökte, för att sälja där det gav mest vinst.

I början på 1972 lämnade "*Sofia*" Vigo i Spanien för att ge sig ut på en världsomsegling som skulle ta nio år, innan hon återvände till North Carolina, USA i början på 1978. Under den första världsomseglingen besöktes bl.a. Alicante, Västindien, Costa Rica, Panama, Galapagos öarna, Marquesas öarna, Tahiti, Cook öarna, Tonga öarna, Fiji öarna, Nya Zeeland, Australien, Tanzania, Trinidad, Brasilien, Saint Barth och slutligen till hamnar på USA ostkust.

"*Sofia*" hade ingen skeppskatt eller skeppshund ombord, utan man hade istället en skeppsnäsbjörn eller mer korrekt, en mexikansk coatimundi. Besättningen hittade näsbjörningen på en marknad i Costa Rica, där den såldes som mat. Man lyckades rädda näsbjörnen, från en säker död, genom att smuggla ute den från marknaden, gömd i en bananstock. Coatimundi björnen fick namnet "Varmit" och livnärde sig bl.a på kackerlackor, som det fanns gott om ombord. "Varmit" blev skutans maskot.

"Varmit" kom ombord 1973 när "Sofia" var ute på sin första världsomsegling och förolyckades vid förlisningen 1982.

Under våren 1978 deltog "Sofia" en segelfartygsparad i New York och låg sedan kvar till kaj på Brooklyn sidan av N.Y, som en flyttande marknadsplats för handarbeten från Afrika och Brasilien. Under sommaren flyttades "Sofia" till Lincoln wharf i den italienska delen av Boston för att rustas upp för ännu en världsomsegling,



Skonaren "Sofia" under fulla segel i Söderhavet 1979. Foto: Lars Hässler

Den 25 oktober 1978 avgick "Sofia" från Boston för ännu en världsomsegling. Denna gång besökte man bl.a. Bermuda, Martinique, Bequia, Dominica, Barbados, Curacao, Isla de Margarita, San Blas öarna, Panama, Costa Rica, Galapagos, Marquesasöarna, Tuamotuöarna, Sällskapsöarna: Bora-Bora, Papeete, Cooköarna: Rarotonga, Samoaöarna, Tongaöarna, New Zeeland. Efter en tuff resa över hästlatituderna från Tonga, anlände "Sofia" i december 1980, till hamnstaden Russell i Bay of Island på Nya Zeeland. Sofia seglade i början på 1981 till hamnstaden Nelson på Sydön för att genomgå en total översyn. I Nelson drogs skutan upp på slip för att reparera kölen och ge skrovet en grundlig översyn. Efter varvsbesöket gjorde man några provseglingar längst Sydön för att testa skutan och den delvis nya besättningen. Under vistelsen på Nya Zeeland hade Sofia's skeppare blivit kontaktad av ett filmbolag, som ville att skutan skulle medverka i en film om den ökända lokala piraten Bully Hayes. Stora delar av filmen skulle spelas in på Fiji öarna. Filminspelning var beräknad att ta c.a ett år och ge bra intäkter till Sofias skeppskassa. Filmkontraktet skulle skrivas på i Auckland hos filmbolagets advokat. I Auckland skulle man också installera en ny motor som skulle ersätta den gamla tändkulemotorn. En ny motor stod högt på besättningens önskelista. "Sofia" avgår från hamnen Nelson den 19 februari 1982 för att segla till Auckland på Nordön. Besättningen bestod av 17 personer. Den 23 februari blåser det upp till svår storm och på kvällen



träffades hon av två jättevågor och sprang läck. "Sofia" kapsejsade och sjönk, vid Cap Reinga, 20 nautiska mil nord om Nordön på Nya Zeeland. En ung kvinnlig besättningsman och Sofias maskot, näsbjörnen "Varmit", följde med i djupet.

Resten av besättningen på 16 man gick i två räddningsflottar, och räddades efter att ha drivit runt på havet i fem dygn, av den sovjetisk kylfartyget Visility Perov. När Sofia förliste efter 13 år som flyttande hippiekollektiv fanns det mer än femtio individer från tio olika nationer som var delägare och tusentals män och kvinnor hade bott ombord och seglat med henne, till över hundra olika hamnar runt om i världen.



Vykort från Kämpersvik. Skonaren Sofia är med på två av bilderna.



Vinterupplägning i Kämpersvik 1967.

## Skonaren Sofias akterspegel 1967 och 1980.



Foto: Lars Hässler.

Av Pelle Jansson. Kämpersvik.

kampersviksbatvarv@gmail.com

Källor:

Svensk sjöfarts tidning nr: 37 / 38 /1976, nr: 3 /10 /1982.

Tidningen Sjömannen nr:7/1979.

Tidningen Läns pumpen nr:1 /1981.

Tidningen Båtologen nr: 2 /1982, nr: 3 /1979.

Boken: MOT SÖDERHAVET. Segelfartyget Sofias seglats och tragiska undergång.

Av: Lars Hässler. Pamela Sisman Bitterman.

Skut-epoken i Kämpersvik. Av: Per A. Jansson.

Sofias bokföring från År: 1960/61/62/63/64/65/66/67/68 . Ivan Jansson. Kämpersvik.

