

FÖRLISNINGAR OCH VRAKPLUNDRING

Om fartygshaverier i Västernorrland

Magnus Holmqvist, Murberget - Länsmuseum Västernorrland

Eftersom man, i större utsträckning än idag, var beroende av vädrets makter, så seglade man huvudsakligen under dygnets ljusa timmar och i närheten av kusten för att kunna navigera någotsånär säkert. Att segla nära kusten var inte bara av godo. Det kunde också innebära stora risker, bl a för grundstötning, i synnerhet som man enbart var hänvisad till vinden för sin färd.

Statsmakten insåg tämligen tidigt, att det behövdes särskilda bestämmelser för den kustnära trafiken. År 1674 utfärdades ett **"Placat, Hwar effter Styr- och Lotzmän uthi Skärie-gårdarne sigh rätta skole"**. Detta förnyas år 1687.

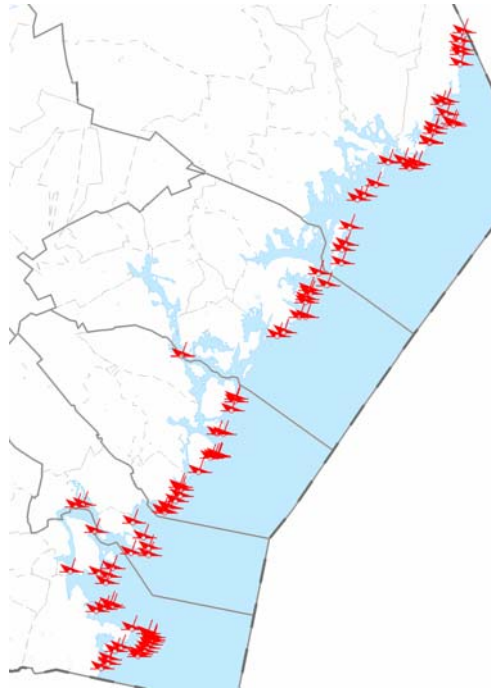
1725 beslutade Kongl Maj:t om utprickning av farleder och anläggandet av lotsplatser, från Öregrund upp till Umeå och därefter över Kvarken och söderut efter finska kusten ner till Åland. Allt detta för att minimera riskerna för den kustnära sjöfarten.

Titeln på mitt anförande kan ju låta något märklig, med tanke på ovanstående och inte minst på föregående föredrag.

Den är ju tvärt emot allt vad sjömärkena står för. Sjömärken sattes upp till fromma för sjöfarten, man skulle veta var man befann sig och också var de farliga ställena fanns. Men trots fyrar, andra sjömärken och allt mer sofistikerad navigationsutrustning, så skördar kung Neptun fortfarande sin tribut.

Västernorrlandskusten har inte varit mer utsatt för förlisningar än någon annan del av Sverige. De är tämligen jämnt fördelade över landet. Däremot är vissa områden mer utsatta än andra, och tvärtom. Här finns det ju ett logiskt samband: ju tätare trafik desto fler haverier.

Nedanstående karta visar på ett antal kända förlisningsplatser längs vår kuststräcka. En symbol kan beteckna flera förlisningar.



Som sagt, oavsett hur många sjömärken som placerades ut och hur många förordningar som publicerades, så var (och är) man till "syvende og sidst" beroende av vädrets makter.

Jag skall här närmare gå in på tre förlisningar, vilka får representera alla de fartyg som slutat sina dagar i våra farvatten.

Det första exemplet är **motorseglaren Delos**, hemmahörande i Härnösand, som den 8 november 1945 förläste vid Fågelhara utanför Gnarp. Hon var på väg från Ahr på Gotland till Svanö med last av kalksten. Jag citerar matrosen Ernst Hilding Nilssons berättelse vid sjöförklaringen. Nilsson var den ende överlevande av den sex man starka besättningen.

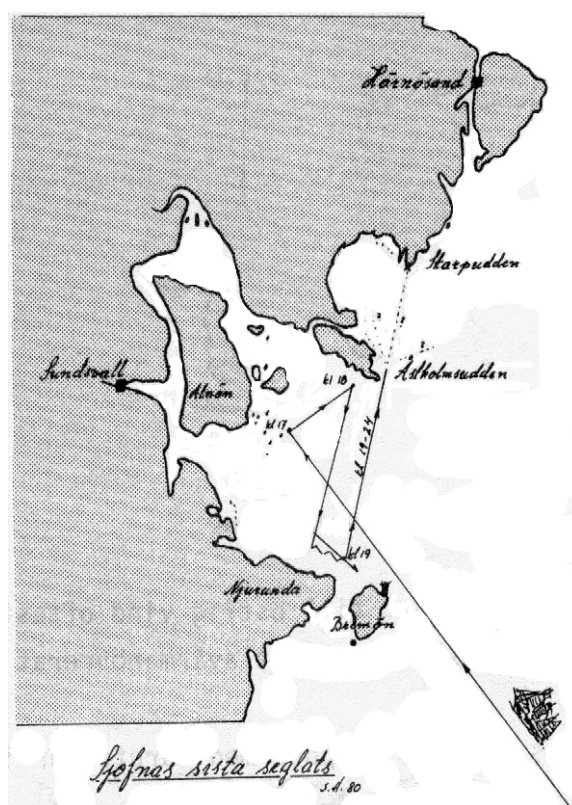
Måndagen den 5 november 1945 avgick fartyget från Ahr på Gotland i fullt sjövärdigt skick och fulltaligt bemannat. Resan gick i gott väder norrut och passerades Öregrund onsdag eftermiddag den 7 november. Klockan 22:00 samma dag passerades Västra Bankens fyrskepp. Vinden var då sydvästlig och vädret gott.

På torsdag morgon klockan 03:00 överraskades vi av hastigt uppträdande snöstorm, som ökade allt mer i styrka. Alla försök att minska på segelytan, som bestod av gaffelfock, storsegel och stagfock, visade sig omöjligt på grund av den överbrytande sjön. I en svår rullning gick fockriggen överbord och blev hängande på lovarts sida. Trots alla försök kunde besättningen icke frigöra den släpande riggen, ty sjön bröt över fartyget och risk förelåg, att bli sönderslagen av den stora, tunga masten. Då allt visade sig omöjligt, beslöts gemensamt att försöka sätta fartyget på land. Det blev överenskommet att sätta fartyget på land på bästa ställe och befälhavaren uttalade samtidigt, att det möjligen kunde finnas en chans att bli räddade, kanske inte.

Fartyget styrdes med vind och sjö så gott det sig göra lät, tills det vid middagstiden tog botten vid Fågelhara. Storm och snötjocka rädde alltjämt och sedan fartyget strandat bröt sjön ännu våldsammare över det och tog allt löst gods med sig. Trots alla tänkbara försök visade det sig omöjligt att bli räddade. Flotten var gången, båten sönderslagen och sjöarna bröts mot bränningarna och gjorde det omöjligt att komma levande iland. Ingenting iland kunde trots alla försök göras, eftersom räddningsredskap för detta ändamål saknades. Besättningen fick tillbringa natten på vraket. Genomvåta och förfrusna dukade den ene efter den andre under.

Fredagen den 9 november i dagningen togo sig 3 fiskare ut till fartyget och funno besättningen på fartygets back, som varit det enda ställe, från vilket sjön ej spolade bort dem. Befälhavaren, bästemannen, kocken och 2 jungmän voro döda och endast undertecknad Ernst Hilding Nilsson, matros, var ännu vid liv, ehuru svårt medtagen och förfrusen.

Det andra exemplet är den norska **barken Sjofna**, som natten mellan den 19 och 20 september 1872 förliser vid Skarpudden, på resa mellan Aberdeen i Skottland och Sundsvall. Sjofnas besättning hade större tur än Delo's, alla överlevde. Sjofna hade lämnat Aberdeen den 7 september, för att redan 12 dagar senare befinna sig utanför Sundsvall. Hon går "på lätten", vilket ju naturligtvis medför att hon är extra vindkänslig. Genom kapten Ottensens redogörelse vid sjöförklaringen kan vi följa Sjofnas sista kamp:



Den 7 innevarande september avseglade skeppet från Aberdeen och utan något anmärkningsvärt anlande den 19 i sikte av Brämö fyr.

Den 19 på middagen begynte vinden, som varierade från Syd till Sydost, bli tämligen hård med hög sjögång och regn. Toppade mässegel fördes då, men andra liket på andra stormärsseglet sprang och seglet sönderslogs, varpå det tillika med focken fastgjordes, ävenså intogs två rev å övre mässeglen, därefter underslogs ett annat understormärssegel och satte detsamma.

Klockan 5 eftermiddagen klarnade luften något, varpå land syntes i lä men ingen känning kunde fås, lade därpå bidevind Ost-Nord-Ost vart. Klockan 6 eftermiddag vände Syd-Sydväst vart för att kunna klara landet.

Klockan 7 eftermiddag pejlade Brämö fyr i Sydost 2 mil gissad distans, fick även se land för ut, varpå det vändes.

Vinden mojnade, därpå sattes fock, storsegel, klyvare och mesan. Ingen utsikt att klara landet, ty vinden gick om på ostlig och dessutom observerades att strömmen även satte fartyget åt landet, vände Syd-Sydost vart, satte toppade märssigel samt alla stagegel.

Klockan mellan 12 och 1, midnatten, sikte av land förut, försökte att stagvända, då rum ej fanns att kunna gå runt med vinden, fartyget vägrade i vändningen och drev därefter i land med hela breddsidan, varefter, efter några stötar, stor- och fockrigg gick över bord. Ingen av båtarna kunde för den höga sjögången utsättas, varigenom en man blev nödsakad att gå över bord för att bringa en tross i land, vilket även lyckades.

Samma tross fastgjordes därpå i bergsklyftan och på vilken hela besättningen räddade sig i land.

Natten mellan den 4 och 5 december 1825 förläste ***galeasen Jehu*** vid Gråskärsbådan i Sundsvallbukten, på resa mellan Stockholm och Sundsvall. Den 7 december samma år skriver Dykerikommissarie Olof Engelbert Smerling följande rapport till landshövdingen i Härnösand:

Till Konungens Höga Befallningshafwande i Wäster-Norrlands Län.

I största ödmjukhet inrapporteras, att galeasen Jehu kallad om 64 swära läster, bygd på klink, förd af skeppare J. F. Österlund kommande från Stockholm, till en del lastad med tackjärn och diwerse destmera, till Sundswall, natten emellan den 4:e och 5:e December sjunkit med laddning wid ett skär i Sundsvallsinloppet, Gråskärsboda kallad; under resan från Agön till Brämön hafwer pumparne igenfrusit så att man ej kunnat fria fartyget från watten, utan i dess ställe i den swära kiölden har watten swallat öfwer tackjärnet, vilket förorsakat att fartyget sjunkit. Det ligger nu 6 fot under watten; Tackjärnet försökes att bergas men huru fartyget kan bergas är swårt att säga, eftersom det ligger emot öppna hafwet, och en storm kan sönderbråka alltsammans; förr än isen blir fast kan ej hufwud saklig bergning företagas. Skeppare och besättning äro bergade. Fartyget tillhör Rådman Ytterbom i Sundswall.

Sundswall den 7:e December 1825

*Olof Engelb. Smerling
Dykerie Commissarie*

Tackjärnet hade hämtats i Stockholm för leverans till något av järnbruken i Sundsvallsområdet, ex Lögdö eller Lagfors. Dessa bearbetade sedan tackjärnet till smidbart järn. Vad gäller den upptagna posten "destmera", så kan man ju bara spekulera. Det kan ha varit fråga om t ex tyger.

Förlisningar ger ju per automatik upphov till vrakgods, både fast och löst. Självfallet såg ju befolkningen längs kusten, för det mesta fattiga fiskare, det som en "skänk från ovan" när skeppstimmer, tågvirke och annat flöt iland. Det var ju ett sätt att dryga ut den annars tämligen magra kassan. Detta trots att det var strängt förbjudet att lägga beslag på vrakgods. Formellt skulle det anmälas till myndigheterna och i bästa fall kunde man då också påräkna hittelön. Detta eftersom det formellt fanns en registrerad ägare till lasten. Ett av de tidigast kända påbuden är från 1680, då utfärdas ett "**Placat om Strandwrak och bärgat Godz**".

Åren 1641 och 1645 är ett fall som man skulle kunna rubricera som "egenmäktigt förfarande i samband med förlisning" uppe till förhandling i Njurunda tingslag. Ett fartyg, på väg från Härnösand till Hudiksvall, förliser i Sundsvallsbukten och vrak och lösgods driver iland i

Bergafjärden. Detta tas tillvara av boende i trakten. Fartygets ägare låter efterspana vraket och försöker få tillbaka så mycket som möjligt av godset.

Vrakplundring kan vara av två slag: *omedveten* respektive *medveten*. Den omedvetna vrakplundringen kan t ex vara att man får upp vrakdelar och annat i samband med tråkning, så kom ett spant upp från ca 90 m djup vid Högbonden.



Den medvetna vrakplundringen kan i sin tur, litet tillspetsat, delas in i *illegal* respektive *legal*. Den illegala har delvis berörts tidigare, men bedrivs idag huvudsakligen av mindre nogräknade sportdykare vilka plockar med sig minnen från botten. "Souvenirjägare", eller skattletare, är ju inte bara ett problem under vatten.

Legal vrakplundring, fortfarande litet tillspetsat, är t ex marinarkeologiska undersökningar. Man tar ju, *de facto*, bort föremål från en fornlämning. Visserligen med vederbörligt tillstånd, men ändå.

Under början av 1990-talet genomfördes en marinarkeologisk delundersökning av vraket efter den tidigare nämnda galeasen Jehu. Här nedan följer ett antal bilder på föremål från denna.



Detta är en av de påträffade järntackorna. Stämpeln, NBB-HB, anger var den tillverkats., nämligen i Hästbäck (HB) i Norbergs bergslag (NBB).



Man hittade en nästan hel rökpipa, sannolikt skepparens, med två piphuvuden, ett för att ha till vardags och ett litet finare (en s k turkpipa).



Två timglashalvor, den högra med bevarad "silversand". Silversand betecknar en mycket fin- och jämnkornig sand.



Träsked.



Ett av timmermannens redskap.



En träplatta med inbrända siffror. 1000:8. Det skulle kunna röra sig om en "fraktsedel", då skulle eventuellt siffrorna kunna tolkas som 1000 och 8/26-dels skålpund. Detta är fullt möjligt eftersom Jehu var godkänd för en last av 1.197 skålpund järn.



Detalj av föregående bild. Denna inbrända figur är mycket snarlik den stämpel som användes vid Lögdö och Lagfors bruk. Det är ju mycket troligt att tackjärnslasten var på väg just dit.



Och vad är då det här? Jo, det är delar till en pistol. Det rörformade föremålet är en s k rörka, som satt under pipan och fungerade som hållare till laddstaken. Det runda föremålet är underdelen till kolven.

Men vad har en pistol att göra ombord på en fredlig skuta i svenska vatten? Och vems var den?

Det var sannolikt skepparens pistol. Men vad skulle han ha den till? Som jag ser det, så finns det tre möjliga tolkningar:

Signalpistol - sannolikt
Stävja myteri – kanske
Skydda fartyg och last – sannolikt

Det är helt klart att de boende längs kusten ibland var tämligen hårdhänta när det gällde att komma i åtnjutande av vrakgods. Detta får Kungl. Maj:t att år 1697 utfärda ett **”Placat Och Påbudh, Angående Öfverwäld och Röfwerij, som föröfwas på Skeppzbrutne och strandade Fahrkoster”**.

Huruvida strandridare och irrbloss för att locka fartyg på grund förekommit längs västernorrlandskusten har jag för närvarande ingen aning om, men det är ju inte helt uteslutet.

Det var ju inte bara löst gods som kunde spoljas överbord vid väder eller haverier. Även människor föll överbord. I gångna tider var det väl litet si och så med simkunnigheten hos fartygsbesättningar, i vissa områden fanns det också en föreställning om att simkunnighet bara var ett sätt att förlänga lidandet.

Etnologen Juha Pentikäinen beskriver tämligen ingående i sin skrift "De döda utan status" vad som gällde när man träffade på en ilandfluten drunknad.

Först konstaterades om den döde var bekant eller inte. Var han obekant, så skulle han begravas där han flutit iland, eller i omedelbar närhet. För man visste ju inte om han var kristen eller hedning. Så för säkerhets skull fick han inte vila i vigd jord. Dessutom kunde endast den döde som fått sin utrustning genom familjens försorg, bli föremål för kult.

Detta kan illustreras med följande protokollsutdrag från Njurunda Tingslag år 1652:

Olof Biörssonn i Gestadh hafwer nu i förledne Sommar den 22 Junij som war Tijsdagen för Missommerssdagh opfunnet en karll wedh Lille Lubban i Galteschären som lågh oppå watnet, och hafwer han medh honom funnet 10 daler Sölfwemynt, som han bekiänner, och en Sölffwer Skiedh; Säsom och dagen effter Jacobj dagh hafwer han funnet 1 klädestycke, blåt Piuuk håller 28 alnar, och en gammal Räck; bemälte opfundne karll haffwer Olof låtet begrafwa i Skrigzhampnen ther i Lubban och gifwet prästen ofwanbemälte Sölfweschiedh, män Penningarna till thenna dagh hos sigh behället. Bleff så afsagt at han af offtabemälte Peningar schulle först Tertialen för sin hitto löhn bekomma, och sedhan thet öfriga för sitt omak som han medh et och annat hafwer hafft behålla, Så frampt icke nogon wijdare effterfrågan kommer. Anlangande klädet så hafwer han halfparten för sigh behället, och then andra hälfften ifrån sigh lefwererat till Elias Olofssonn som ther effter besport hafwer;

Är och igenom mångas berättelse vordet kunnigt at ofwanbemälte opfundne karll tå han i Siöön kommen bleff schulle hafwa hafft en kista, som han medh sigh hafwer tillhopa bundet, och schulle uthj samma kista hafwa warit en Summa Peningar. Kistan är af Båtzman Gabriel Mathsson funnen opbruten och nogra stora stenar deruthj lagde som han berättar, och Nycklarna till kistan hafuer bemälte karll hafft medh sigh till Landz them Olof Biörssonn i Gestadh hafuer.

Huruvida denne ilandflutne drunknade har givit upphov till berättelser om spökerier på Galteskären, eller inte, har jag i nuläget ingen aning om. Men det vore inte helt osannolikt, eftersom döda som inte begravdes på kyrkogården, eller snarare deras andar, längtade efter att få komma i vigd jord. På andra håll i landet har detta givit upphov till en hel flora av sägner om s k strandvaskare.

Kommentarer: Piuuk = Pjuck = grovt kläde
Tertial = 1/3

Referenslitteratur

Hartelius, S., 1982, *Skarpe udds fiskelagare. Fisket och livet i ett samhälle vid Ångermanlands södra kust fram till 1960*. Sundsvall.

Hellbom, A., 1982, *Tingsprotokoll för Njurunda, 1. Ur Medelpads domböcker 1609-1672*. Det gamla Medelpad – nr 12. Sundsvall.

Holmqvist, M., 1976, Traditioner om ilandflutna drunknade. *Kullabygd*, XLIX. Kullens hembygdsförenings årskrift.

Holmqvist, M., 2005, *Galeasen "Jehu". Marinarkeologisk undersökning av ett skeppsvrak vid Gråskärsbådan i Njurunda socken, Sundsvalls kommun, Medelpad*. Rapport 2002:4, KMA, Länsmuseum Västernorrland, Härnösand.

Pentikäinen, J., u å, *De döda utan status*. Institutionen för folklivsforskning, Stockholms universitet. Stockholm.

Westerdahl, Ch., 1987, *Norrlandsleden II. Beskrivning av det maritima kulturlandskapet. Rapport från en inventering i Norrland och norra Roslagen 1975-1980*. Arkiv för norrländsk hembygdsforskning, XXIII. Härnösand.