

Reiners Sörenson SKEPPSBROTT



- Bränningar i lä!!! För sent upptäcker man brottsjörarna i nattmörkret. Skonertskeppet Alexandra kastas upp på klipporna, fem man spolas överbord och drunknar. Senare skriver kapten Olsen i sjöförklaringen: "Botten gick ur fartyget och vi öfrige höllo oss fast i mesanriggen till klockan 10 på förmiddagen, då det kom en båt med åtta man från Kalvö".

Historien om räddningen av de fyra överlevande har bevarats i den muntliga traditionen. Reiners Sörenson, författare till denna bok och född på Kalvö i Bohuslän, hörde berättelserna om Alexandras och andra fartygs skeppsbrott redan som barn. Minnet av dessa historier, berättade medan man "kurade skymning" i stugorna på ön, blev inkörsporten till en omfattande forskning om skeppsbrott.

Följ med Reiners Sörenson på "vragestrann" och hör berättelserna om Alexandra, om de förlista som åt tång för att överleva, om den rödade "döingens" gåta, om förtvivlad kamp mot brottsjör och kyla, om fasa och undergång, om oväntad räddning i sista stund, om kustbefolkningens modiga undsättningsbragder och mycket annat.

Reiners Sörenson har inventerat skeppsbrott efter kusten från Fjällbacka till Strömstad från 1707 till våra dagar. Vad han funnit är i sin kärna allmängiltigt: människan som står inför katastrofhot. Sammanhållande teman i berättelserna är vindens makt och vattnens vrede, människors kamp mot både hav och olidliga arbetsvillkor, deras skräck men också deras styrka och mod när katastrofen är ett faktum.



Reiners Sörenson har en mycket nära anknytning till de miljöer han skildrar i boken Skeppsbrott. Han är född på Kalvö i norra Bohuslän och återvänder dit varje år. Han har upplevt ett samhälle där de gamla historierna hölls levande av öborna, inte minst av "farbror Arvid i Klevane". Som pojke arbetade han på faderns fraktjakter, vilka tog sig fram efter kusten med hjälp av segel och kläna tändkulemotorer. Reiners Sörenson slutade sin arbetskarriär som vd för ett internationellt elektronikföretag.

Bild och Pedagogik

ISBN 91 - 630 - 1422 - X

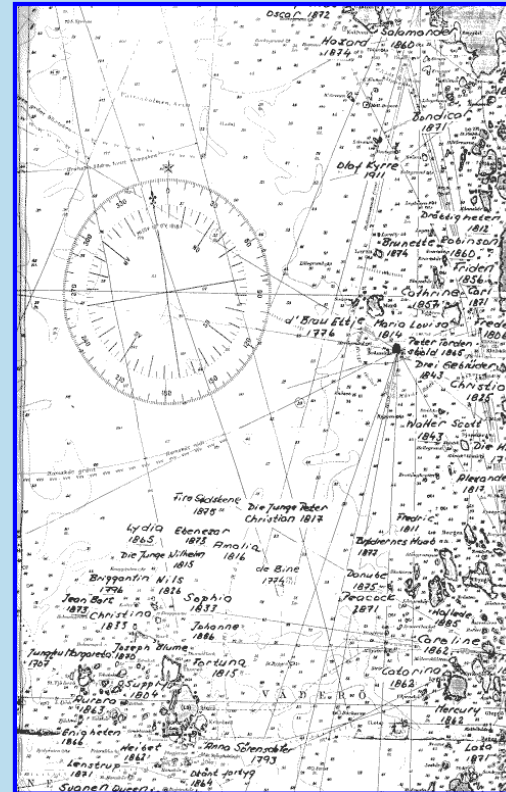
På kartene under er alle forlis fra Koster og til syd for Väderöarne for perioden 1700, 1800 og litt inn på 1900 tallet avmerket.



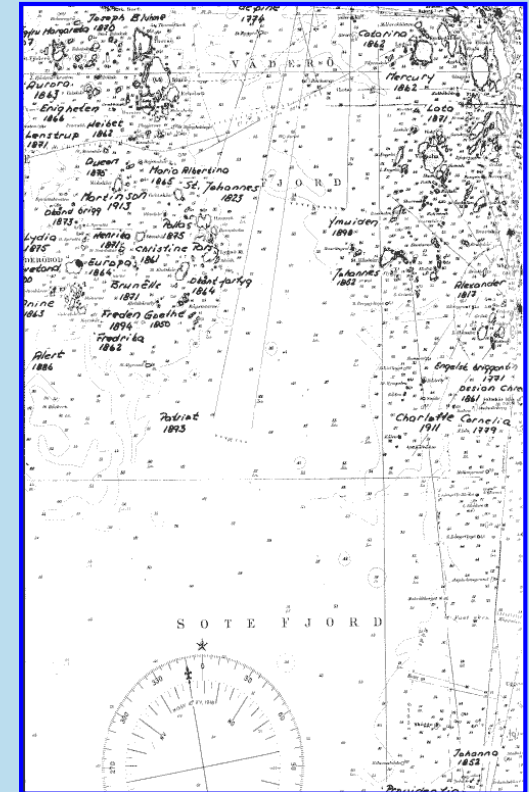
Koster



Koster til Kalvön



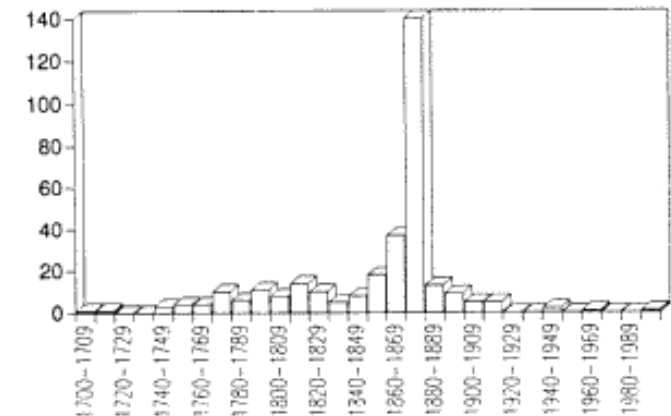
Videre til Väderöarne



Fra Väderöarne og sydover

På sid 211–214 finns kartor över det kustområde som varit förmål för min forskning om skeppsbrott. I stort sett samtliga fartyg som omnämns i denna bok finns inprickade vid sina resp förlisningsplatser.

Den fullständiga redovisningen av min forskning har jag samlat i ett kompendium.



Her er en liten forklaring på hva som menes bark, brigg osv. pluss en liten forklaring til seilføring

Olika fartygstyper

I en del av Kalvös lador finns bilder av fartyg inskurna. Kanske har karvandet med knivspetsen varit ett sätt att lära sig känna igen rigg och segelsättning. Här återges de i några enkla teckningar de i denna bok vanligen omnämnda fartygstyperna.

Barkskepp

Tremastat (ibland fyr- eller femmastat) fartyg med rår på alla masterna utom den aktersta.



Skonertbrigg

Förr avsåg man oftast med benämningen skonertbrigg ett fartyg med gaffelsegel nertill och råsegel upptill.



Brigg

Tvåmastat segelfartyg med råsegel på de båda masterna och med även ett gaffelsegel på den aktra masten.



Galeas

Mindre tvåmastat fartyg med snedsegel. Galeasen brukades huvudsakligen i kustfart.



Jakt

Mindre lastsegelfartyg med en mast utan stång och ev med bogspröt. Riggades med ett storsegel (gaffelsegel med bom), ett till tre stagsegel samt emellanåt även gaffeltoppsegel och bredfock.



Skonare

Även kallad skonert. Segelfartyg med två eller flera mastar riggade med i huvudsak gaffelsegel.

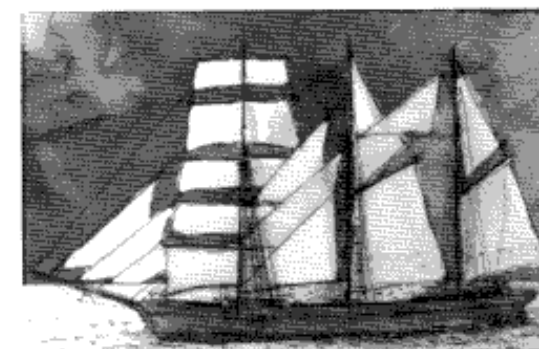


Skonertskepp

Tre- eller flermastat segelfartyg med gaffelriggade mastar utom den främsta som har full råsegeltackling.



Master och segel



I denna bok nämns ofta namn på olika fartygsdelar. Bilden ovan, som visar ett skonertskepp, kan ge en liten orientering om benämningar på segel och master.

Masterna framifrån räknat kallas fockmast, stormast och mesanmast.

Mellan fockmasten och klyvarbom/bogspröt är följande segel fästade framifrån räknat: jagare, klyvare och förstäng.

Fockmasten, som på skonertskeppet enbart bär råsegel, har följande segel uppifrån räknat: övre bramsegel, undre bramsegel, övre mässegel, undre mässegel och fock.

Mellan fockmasten och stormasten sitter uppifrån räknat bramstäng, krysstäng och storstäng.

Stormasten bär uppifrån räknat storgaffeltoppsegel och storsegel.

Mellan stormasten och mesanmasten sitter ett segel kallat mesanstäng.

Mesanmasten bär uppifrån räknat mesangaffeltoppsegel och mesan.

Tack gode Gud för vraget!

Den enes död den andres bröd. Att den gode guden skulle välsigna stränderna med vrak var förr säkert en vanlig om än tyst bön i den bohuslänska skärgården. Måhända förekom den långt in i sen tid.

På Kalvö och i omkringliggande skärgård behövde man knappast tända några falska fyrar – om nu detta någonsin hänt – ty när blåsten höll i sig kom både vrakgods och skepp snart drivande mot land.

Dessa ståtliga fartyg hade vanligtvis en mycket begränsad utrustning. När de drabbades av rigg- eller roderhaveri eller fick förskjutningar i lasten kunde den uttröttade besättningen inte göra mycket annat än att vanmäktigt stå vid pumparna medan stormar och strömmar pressade fartyget mot en kust som ofta låg helt dold i tjocka eller mörker.

Olycka för en, lycka för den andre. Att "gå på vragestrann" var långt in på 1900-talet inte bara en spännande syssla. Den gav också möjlighet till extrainkomster samtidigt som man fick ett tillskott av virke och bränsle. Men än mer spännande måste det ha varit när fartyg verkligen strandade. Då gällde det att rädda besättningen. När alla överlevande väl var omhändertagna vaknade kanske kustbons urgamla instinkt till liv och man skyndade sig att bärga last, tågvirke, segelduk, ankare och namnbräden ej att förglömma innan "hon gick i flisor". En gammal vrakveteran från en annan kuststräcka har träffande sammanfattat denna känsla med orden: "Det finns inget som går upp mot ett gott vrak."

De öar vi ser längst i norr resp längst i söder från Knutsberget, Ramsöskären och Väderöarna, tog varje år sin dryga tribut under segelsjöfartens era. Många fartyg strandade där. I gamla tidningar kan man läsa om stormars härjningar – speciellt Augustistormen 1871 och stormen i november

1872 – och om de vedermödor som drabbade sjömännen. Dessa båda stormar blev ett begrepp hos kustbefolkningen, och länge använde man sig av frasen "den värsta stormen sen Augustistormen 71".

Kustbor, lotsar och folk från fartyg hjälpte med fara för det egna livet till vid räddningsförsöken. En omtalad händelse var när några kvinnor ute på Långeby huvud knöt ihop sina kläder till ett "rep" för att kunna bistå *Bondicars* besättning som hamnat i vattnet efter det att skeppsbåten kantrat. När skeppet *Enigheten* strandade vid Nordkoster i Augustistormen 1871 skrev tidningarna att Nordkosters kvinnor utmärkte sig. Kalvöbornas, liksom styrman Mörcks, insatser i samband med bärgningen av *Alexandra* året där på bör alltid ihågkommas.

Annonser om vrakauktioner tyder på att många värdefulla vrakfynd togs tillvara, främst bräder och plank men även skeppsinventarier och t o m hela skrov. I flera artiklar beskrivs hur lokala intressenter iståndsatte fartyg och utrustade dem på nytt, och hur dessa fartyg sedan under nytt namn kunde drabbas av haverier redan på den nya jungfruresan. Att ändra namn på fartyg är riskabelt, ansåg grånade engelska skeppare. Tjörnborna, ett annat meritfyllt sjöfararsläkte, ansåg enligt öns kulturpersonlighet Ernst Manker att en skuta som övergår i andra händer "hu ä änna som e förlupen qwenna".

Fram till 1831 var det inte tillåtet för kustbor att själva behålla vrakgods och strandfynd. Tillåtelse att omhänderta s k skeppsbrutet gods hade egentligen endast Dykeri Companiet, som redan 1692 fick monopol på att under en tioårsperiod bärga och uppfiska skepp och gods som strandat vid Bohusläns, Hallands och Skånes kuster. Detta monopol förnyades sedan regelbundet. Dykerikompaniets kommissarier var uppenbarligen – särskilt i egna ögon – mäktiga män. Vid den slutliga bärgningsrapporten hade skepparen –

eller de av besättningen som överlevt – att skriftligt prisa kompaniets insatser. Om stackars kustbor överraskades med att ha lagt beslag på strandat vrakgods blev de genast instämnda av kompaniet till tinget, oftast med dryga böter som följd.

"Strömstads Dykeri Contoir" styrde över området "Norjet till Kungshamns Båken". Man hade strandfogdar i tjänst, var och en ansvarig för bevakningen av en kuststräcka. Området Tjurpannan – Arsklov (utanför Rossö) var t ex en sådan sträcka, som under 1700-talet bevakades bl a av strandfogdarna Albrecht Sörensson i Havstensund och Tore Tögersson på Lindön.

Vid riksdagarna förekom många klagomål över att kompaniets hjälp var svår att erhålla och dessutom dyrbar, vilket ledde till att dess privilegier blev allt mer begränsade och kom att upphöra helt 1831. År 1823 berättigades varje svensk undersåte att inom svenskt område i öppna sjön uppfiska vrakgods. 1829 utvidgades rättigheten till att gälla också upptagandet av fartyg och gods från havsbotten, om dessa kunde anses övergivna av ägaren eller Dykerikompaniet.

Förmodligen har det emellanåt hänt att vrak gömts undan när tillfälle gavs och kanske kunde man efteråt konstatera att det "gått gött". Men när många var inblandade gick det ofta galet. Kom det dessutom till länsmans och fjärdingsmans kännedom blev det inte nådigt. Tyvärr hände det nog flera gånger att kustbor fick vandra med extra tunga steg till häradsrätten i Hede. Nöden och skräcken sades ha hållit i sig länge.

En bouppteckning på Kalvö från 1755 visar att två nämndemän varit närvarande vid förättningen, häradshövdingen L. E. Wasser och chefen för Dykeribolaget i Strömstad, captainen d'Orchimont, troligen på initiativ av den senare för att kontrollera att dödsboet inte innehöll något undanhållet strandfynd. Något sådant påträffades emellertid inte.

Måhända hade herr captainen sina skäl att vara misstrogen. Redan 1726 hade nämligen kalvöborna blivit instämnda till ett ting i Hede av dykeribolaget sedan de funnit en död påklädd människa på stranden. Liket borde enligt domstolshandlingarna ha haft något av värde som "till dess Christeliga begrawande bordt användas". Kalvöborna hade emellertid inte anmält något sådant utan endast begravt "döingen" på sjöstranden. Vid tinget bedyrade kalvöborna – trovärdiga som alltid – att man från den döde bara hade kunnat ta till vara ett par skjortknappar i mässing eftersom kläderna varit helt uppblöta. Halva kroppen var dessutom "bortstött af klippor uti Siön". De instämnda fick gå ed på att de inte tagit något från den döde. Målet slutade med att kalvöborna dömdes för att de förtigit fyndet av liket, och de fick betala rättegångskostnaderna med 4 Daler silvermynt.

Den muntliga traditionen vill göra gällande att kustbefolkningen ibland kunde "hjälpa" skeppsbrutna att omkomma i syfte att lägga beslag på dyrbarheter. Mina efterforskningar tyder på att de gjorde allt som stod i deras makt för att söka rädda liv. Men om fartyget kom drivande manlöst eller om man hittade döingar, så kunde säkert frestelser dyka upp som var svåra att övervinna. Det talas t ex om att fyra kalvöbor bytte till sig Lammö i Sannäs fjorden av fru von Stahlen på Mjölkeröd mot en vrakad spegel. Detta skulle ha skett i slutet av 1700-talet, från vilken tidpunkt kalvöborna faktiskt ägde och brukade och delvis bodde på Lammö fram till början av 1900-talet.

Två kvinnor på Kalvö – kallade "Den gamla" och "Den unga" ansågs enligt ryktet vara flitiga "vrakstrandsvandra-re". Uttrycket "ett pickande me mi lelle yx" tillskrivs dem i den lokala traditionen. Vem vet – det är många döingar rösade på västsidan Lindö – Kalvö. När två berömda bröder på Ejgdeholmen, Malcolm och Leopold, skulle segla till Göteborg på 1860-talet var "Den unga" med. Leopold berättade någon gång på 1930-talet att han såg att "ho hade en pung

fylld me gullringar", vilken hon avsåg att avyttra i Göteborg. Kvinnornas liv präglades av en till snålhet gränsande sparsamhet.

Uttrycket "me mi lille yx" har kvinnorna inte ensamrätt till. Det går t ex igen i en historia från Pinnö, där man berättat om en änka som gärna gick på vrakstranden och inte drog sig för att plundra ilandflutna. En man beslöt sig för att spela henne ett spratt, och morgonen efter en svår storm gav han sig ut före änkan till stranden och draperade sig till "lik" med sjötång över ansiktet. Gumman kom och i halvmörkret kände hon på mannen och säger: "Du är varken kall eller varm, men för säkerhets skull skall jag ge dej ett pickande med mi lelle yx." – "Du ska så katten heller", röt mannen och för upp och gumman sprang vettsskrämd därifrån.

Ester på Lindö har berättat en annan historia med vrakfyndsanknytning. Olaus på Lindö, född på Koster, hittade en sk kaptenskista på stranden på Koster, för över till Lindö och köpte vad som kallades Olausgården.

Sanningshalten i historierna om dödshjälp och stora fynd kan man naturligtvis spekulera i. 1697 utfördes dock Konungen ett "Placat och Påbudh angående Öfwerwäld och Röfwerij som föröfwas på Skeppsbrutne och strandade Fahrkoster". I denna förordning konstaterar konungen att "de å Landet boende icke allenast bispringa de olyckelige med den Hielp och sådan Ömhet som den Naturlige Lagen kräfwer och Wäre Förordningar befalla, utan i stället av en ochristelig och bland Hedningar ohörd Grymhet offta tillskynda dem större Olyckor än den Fahrhan de hafwa undsluppit, förbrännandes Farkåsterne samt beröfwandes de skeppsbrutne deras Liif och det Gods som Siönöden är undkomit, hwilken de sedan säsom wälfängen Egendom nyytia och emällan sig lijka som en Handelsbar Wahra föryttra, förebarandes därwid en gammal Wahna och Plägsed". Den som avsiktligt försökte åstadkomma förlisning med vilseledande eld skulle enligt plakatet straffas med sju

gatlopp. Samma straff tillkom den som tog bort utmärkningar vid grund eller "med Stenkistor och annat slikt fyller och gör Siöar eller Strömmar grunda" i avsikt att orsaka grundstötning. Upprepades brottet skulle den skyldige halshuggas och steglas och hans egendom skulle användas för att ersätta skadan. Den som avsiktligt skadat en skeppsbruten skulle också avrättas. Den som bragt en skeppsbruten om livet skulle "lefandes blifwa rådråkat och sedan steglat" samt mista allt sitt lösöre, vilket skulle delas mellan Konungen och målsägaren. Bortförande av gods straffades som stöld liksom häleri. Skadan skulle erättas och till detta lades ett bot som var tre gånger ersättningssumman. De som hjälpte till vid bärgning skulle däremot ha rätt till bärgarlön.

Så sent som under andra världskriget kunde man göra värdefulla sjöfynd från fartyg som torpederats i Atlanten, som t ex gummibalar och fat med kokosfett. Mera vanligt var dock att man hittade plank, bräder och props som spolats överbord från någon däckslast. Även fiskelådor från Hull, engelska skruvkorksbuteljer, glaskulor eller kanske en flaskpost från havs- och strömforskningslaboratoriet i Aberdeen glädde upphittaren.

Varje ny storm väckte förväntningar om rejäla fynd när man gick till sina "vragevigar". Kustbefolkningens hederskodex för hur vrakfynd skulle behandlas respekterades allmänt. Man fick bara ta rätt på ilandflutet gods som låg antingen i "vasskanten", dvs i vattnet, eller i "floomålet", dvs strandområdet mellan det rådande vattenståndet och senaste högvattenlinjen. Vrakfynd ovanför "floomålet" ansågs tillhöra någon annan och fick inte röras. Om någon frestades att lägga beslag på gods som någon annan dragit upp ovanför högsta vattenlinjen, så visste han att om ingen annan såg tilltaget, så gjorde i alla fall "Vår Herre" det. Han var en auktoritet på Kalvö och i den övriga skärgården – åtminstone i forna dar.

På den tid när vrakfynden spelade en viktig roll för kustushällen var det bästa av allt – fast ingen var medveten om det då – att det inte fanns någon olja i vattnet eller plast på stränderna och havet var fyllt av fisk och hummer.

Döingen på skäret

Syndet Krestine

Haveriplats: Stora Grundskärsbågen

Datum: den 21 oktober 1862

Fatygstyp: jakt

Nationalitet/hemmahamn: Marstal på Ærø i Danmark

Rutt: Hull-Kiel

Last: stenkol

Kaptenens namn: Hans Peder Kroman

Besättning: 4 man, varav 1 man omkom

Vi låter sjöförklaringen, lämnad vid Strömstads Rådhusrätt den 25 oktober 1862, i sin helhet berätta historien om Syndet Krestine:

*Onsdagen den 15 oktober

Förmiddag kl. 11 afgick från Hull, samma eftermiddag kl. 3 1/2 ankrade på Grimsby redd, lättade då igen kl. 11 samma afton – styrde course Roveret ut – kl. 12 passerade fyrskeppet och styrde sedan NO t. ONO cours.

Torsdagen den 16 oktober

Styrde åter vår cours bort på eftermiddagen. Sattes 2 ref i storseglet – tilltagande Kulling med regn och storm.

Fredagen den 17 oktober

Förmiddagen kl. 3 tilltog stormen så våldsamt, att fartyget inte mer wille länsa – så wi måtte dreja under winden – omkring kl. 1 på eftermiddagen fick wi en Brotsjö öfver som borttog Storbåt, Jolle, Nakterhus, skylight, Skansklädning och fyllde Kajutan med watten – och förstörde all vår proviant – och kastade fartyget öfver så allt blef i en dålig ställning – samma eftermiddag omkring kl. 3 slog stormen något af, och efter att hafva fått det i någorlunda ordning fortsatte wi åter resan så godt som wart oss möjligt – och styrde igen NO för att om möjligt komma till Norge och

få iståndsatt skadorna.

Lördagen den 18 oktober

Styrde åter vår Cours för klossrefvade segel, storm och regnbyar, winden SW t WSW.

Söndagen den 19 oktober

Förmiddagen blef det godt wäder, tillsatte bredfocken och styrde Cours NO t. NOtO – om middagen hade wi höjde och stodo efter uträkning på 57°34' Nordl. Bredd och 7°20' Ost längde – som omtrent war tvärs af Lindesnäs, men dissig luft – så man icke kunde göra räkning på att se land – styrde sedan NNO – samma eftermiddag omkring kl. 3 prejade wi en Norsk Brigg som stod på 57°43' Nordl. Bredd och 7°12' Ostl. längde – styrde sedan NNO – samma eftermiddag kl. 5 lyckades det oss att se land från toppen och pejlade samma i NNO som man antog för Lindesnäs – samma afton tog stormen till så man åter måste dreja under winden. Winden SW t. SSW, tjock luft med regn och ofverhändig storm, men låg SSO och SO hän.

Måndagen den 20 oktober

Ofverhändig storm med hagel och regnbyar till om eftermiddag kl. 5, då det klarnade lite, ansåg att man hade land ca 1/2 mils afstånd i NNO, som man antog för Norge, då man ej såg mer än det ena stället – Samma afton kl. 6 fick man 2 Fyrar i Sigte – som wi antog för Arendal och pejlade samma fyrar i NO t. N – satte sedan till en 2 Refwad stagflock för om möjligt komma ut något från landet – som också lyckades oss och låg S t. WtS med 2 o 3 mils fart – Kl. 12 på natten pejlade samma fyrar i NNO efter gissning 3 1/2 mil – Stormen tilltog åter mera –

Tisdagen den 21 oktober

Omkring kl. 1 på natten drejade åter under winden – förmedelst ofverhändig storm med hagelbyar – Kl. 4 på morgonen fick wi se en Bränning i Lä – satte strax till stagflock och stagsegel för att om möjligt gå klar af samma – som också lyckades oss, men innan wi sågo oss om, woro wi omgifna rundt om af brott och bränningar – så ingen annan räddning

war för oss än styra lika in på ett skär för att om möjligt bärga lifwet, hvilket också lyckades oss 3ne man med Guds nådiga hjälp komma på skäret, men den 4de man, Claus Levinson war kommen mästadels iland, men sjön eller som man kallar "Sjon" mot land tog honom åter ut och blef derigenom ett rof för wågorna – wi woro nu i land på ett skär utan folk eller någon annan hjälp - och befunno oss alltså i en fruktanswärd ställning – genomdränkta af watten från topp till tå – men Gudi ware lofvad – wid dagens inbrytande kommo oss folk till hjälp, och bringade oss med sig iland, gáfvo oss kläder och hvad eljest wi hade af nöden – strax derefter föll masten och fartyget slogs i stycken mot klipporna – så wi fingo ingenting bärgadt hvarken af skeppsdokumenten eller annat – Samma dag reste skepparen till Strömstad för att söka assistance hos Consuln och anmäla sjöprotest.

Onsdagen den 22 oktober

kom skepparen med Consuln och Besiktningsmannen till strandningsstället och blef föranstaltat af bergning af åtskilliga af inventarierna. Den drunknade mannen, Claus Levinson, som fanns bland wrakstycken, bärgades död iland och bringades till Strömstad, dit wi allasamman ankommo Fredagsaftonen 24 Oktober.

Att sålunda wara tillgått och med sanningen öfverensstämmande, wilja wi med Ed bekräfta.

Strömstad den 25 Oktober 1862

Skipper Hans P. Kromann

Styrman C. Albertsen

Matros H. R. Hagen"

Jodå, detta var ett känt skeppsbrott på Kalvö, men tidpunkten för skeppsbrottet var obekant. Enligt farbror Arvid inträffade olyckan "för många år sen".

Här uppstår en krock mellan å ena sidan sjöförklaringen och Strömstads dödsboks uppgifter och å andra sidan vad den muntliga traditionen har haft att förtälja. Enligt den skulle den omkomne ha varit en 15-årig kock som hette



Foto av Claus Levinson taget av "badgäster" 1932.

Claus. Kroppen hittades och Claus rösades högt upp i stenmalen på Grundskär.

I 1862 års dödsbok för Strömstads annex församling uppges att en 39 år gammal dansk sjöman vid namn Claus Lovisen drunknade den 21 oktober vid Kalföskären. Uppgifterna är delvis överstrukna och någon begravningsdag finns inte angiven.

Under alla omständigheter fanns det en döing rösad på Stora Grundskär. Han var blottlagd och avfotograferad 1932 och fick ligga kvar där till i juli 1978. Då fick några skadgäster se benrester skymta mellan stenarna, grävde fram ett skelett, för hem och alarmerade polis, hemsyster, brandkår och sjöbevakning, som i det vackra sommarvädret tyckte att det passade med ett pådrag. De, påstås det, plockade upp det lilla som fanns kvar av Claus och han begrovs förmodligen utan allt för stora ceremonier på Kvibergs kyrkogård i Göteborg.

Claus – eller inte Claus, vad spelar väl namnet för roll. Han hade det förmodligen bra i stenmalen på Grundskär. Vi kalvöbor har alltid "vetat om honom" och vad han hette. Han sov säkert gott, sövd av bränningars brus och måsars skrik. Att flytta honom kan nästan jämföras med gravskändning.

Alexandras skeppsbrott

Alexandra

Haveriplats: Lilla Svängen

Datum: den 7 november 1872

Fartygstyp: skonertskepp

Nationalitet/hemmahamn: Kragerø i Norge

Rutt: Rotterdam-Kragerø

Last: barlast

Kaptenens namn: O. Chr. Olsen

Besättning: 9 man varav 5 drunknade

Alexandra lämnade Rotterdam lördagen den 2 november 1872. Hon skulle hem för vintern och man hade tagit in barlast. Man slussade, fick lots ombord och bogserades utanför piren i floden Maas utlopp. "Satte till alla segel, styrde bidevind ut efter sjölotsens kommando, vinden tilltagande." Klockan 3 på eftermiddagen skulle man vända genom vinden för att lägga sig på en nordlig kurs, men fartyget ville inte gå över. "Rum fanns icke för att drejvända", säger sjöförklaringen. Förmodligen hade man land eller grunt vatten alltför nära i syd. Resultatet blev att Alexandra fortsatte på västlig kurs rakt ut i Nordsjön. Detta fick ödesdigra konsekvenser för den holländske lotsen. "Såg lotsbåten till lovart omkring 1 1/2 mil af, signalerade för båten för att hemta lotsen i land, men han kom icke, och voro nödsakade att ligga på samma bog för att komma klar; i synnerhet som lotsen befallde det och upplyste att det var omöjligt att vända, såvida skeppet ville räddas isynnerhet som natten och mörkret instundade, pressade på med segel allt hvad pressas kunde för att komma ut från land, alla småsegel fast och refvad mässegel."

På detta sätt fortsatte man i "storm och starka byar af vind och regn" till måndagen den 4 november då vinden bedarrade något och man satte fler segel. Man kunde också

göra en observation som angav att Alexandra befann sig på 55°1' nordlig bredd och förmodligen 4°57' östlig längd, dvs ett stycke utanför södra Jyllands kust. Natten till tisdagen den 5 november ökade vinden åter till stormstyrka och drog sig åt SSO. Enligt sjöförklaringen behöll man dock segelsättningen och beräknade vid middagstid att man befann sig i höjd med Limfjorden och hade närmat sig danska kusten. Luften var tjock och det regnade. På morgonen onsdagen den 6 november förde man ännu fulla segel. Vinden drog sig mot SV och ökade ytterligare. Klockan 12 räknade man med att befinna sig norr om Skagen i höjd med Kristiansand.

Här – om man nu befann sig på den beräknade positionen – ökade vinden ytterligare och man la sig på en NNO kurs samtidigt som man gjorde fast bramseglet. Klockan 4 på eftermiddagen vände man mot SO och gjorde också fast övre mässeglet, fock, mesan, klyvare och "ett ref i storseglet". Klockan 8 återtog man den NNO kursen. "Stark storm och tjock luft." Vid midnatt vände man åter mot SO och fortsatte på samma bog under natten. "Ihållande orkanlik storm med tjock luft och svår sjö med jemn överspolning", skriver kapten Olsen i sin sjöförklaring.

Klockan 4 "observerades tvenne fyrar i Nord, som vi i avseende till den tjocka luften icke kunde känna, men antogs vara Thorungarne". Torungarna låg rakt norr om den position man ansåg sig ha vid middagstid under onsdagen. "Beslutade att vända och gjorde allt möjligt för att få skeppet att gå rundt, hade storseglet nedfiradt och förstageseglet back. Då vinden var så stark och skeppet låg mycket öfver samt sjön bröt högt ville fartyget icke falla mer än som vinden var tvärs, beslutade därför att ligga bidevind samma väg till dagbräckningen."

"Strax därefter gingo två man till väders för att bända stumpen till undre mässeglet som var nära att lösslitas från rån. Vid folkets nedgång från mäsran varskodde dessa bränningar och land kloss i lä, befallde då att kapa sejsingarne på focken för att få densamma tillsatt, hvilket strax blef

gjordt, men sedan vi redan var så nära brottna, att det inte var antagligt, att vi kunde bisegla, beslöts att fälla båda ankarne, hvilket äfven gjordes då fartyget var så nära land som 3 à 4 skeppslängder, men ankarna ville inte hålla, utan stötte skeppet strax mot klipporna med sådan våldsamhet, så förriggen föll med detsamma över bord. Sjön borttog båtarne och bredgångarne och två man blef genast spolade över bord. Sjön kastade skeppet högt upp på klipporna, och den ena brottsjön efter den andra slog över fartyget, så att det var svårt att hålla sig fast, kort derefter kom en brottsjö och med den försvann åter 3 man öfverbord, och skeppet kom in öfver klipporna. Botten gick ur fartyget och vi öfrige höllo oss fast i mesanriggen till klockan 10 på förmiddagen, då det kom en båt med åtta man från Kalfö."

Räddningen bjöd på nya besvärligheter: "Som det var omöjligt att lägga till skeppet med båt, tog styrman en lina och sam lyckligt till båten. Med tillhjälp af linan halade vi andra oss till båten i lifbojen och blefvo satta i land på Lindö."

Som om han plötsligt erinrar sig något, avslutar kapten Olsen med orden: "Vid tillfället drunknade den Holländska lotsen som blifvit nödsakad medfölja fartyget på resan."

Detta skeppsbrott är det som kalvö- och lindöborna talar mest om. Det beror inte minst på den märkliga räddningsinsatsen. Uppenbarligen hade man från land sett att det fanns folk ombord som hade klättrat upp i riggen. Det gällde att komma till snabb undsättning. På grund av den starka blåsten och sjöhävningen vid Tången var det omöjligt att nå fartyget med båt från utsidan av Kalvö. Man beslöt att istället ta en s k sjualning från öns insida och dra den på rullar över "Vaar", dvs den smala landremsan mellan Kalvö och Lindö. Detta var en lösning som krävde en samlad kraftinsats av allt tillgängligt folk – unga såväl som gamla. Man hade säkert god hjälp av vattenståndet, som på grund av stormen var bortåt 1,5 meter högre än dagens normalvattenstånd. Svårigheten låg emellertid knappast i själva land-

transporten. Istället måste det ha varit förenat med betydliga strapatser att få båten först upp ur och sedan åter ner i vattnet. Att på "hängedyns" dåliga botten få ordentligt spänntag med storstövlarna krävde kraftinsatser av både karlar och kvinnor. Morgonmjölkningen av öns kor fick säkert vänta. När båten väl var i sjön på Vällandets västsida hade man framför sig en förhållandevis skyddad rodd ut till strandningsplatsen.

Den använda båttypen har fått sin benämning av att dess köllängd var 7 alnar, dvs 4,2 meter. Den använda sjualningen tillhörde Jon Jacobsson (född den 16 januari 1819, död i mars 1902) och kallades "Kue" eftersom den var byggd i hans lada.

De som rodde ut från Kalvö var tre brödrapar från Kalvö, alla vid den tiden unga och ogifta: Hans Tollesson, 26 år, Julle Tollesson, 23 år, Adolf Sörensson, 29 år, Emanuel Sörensson, 36 år, Adolf Jonsson, 23 år och August Jonsson, 31 år.

Sjöförklaringen anger att det var 8 man i räddningsbåten. Det kan dock knappast ha funnits plats för fler än dessa sex, eftersom även de räddade skulle beredas plats.

Räddningen blev dramatisk i den svåra sjön. Till slut löste, som framgår av citatet ovan, den norske styrmannen Knudt Mörck det hela genom att simma fram till Kalvöbåten med en lina. De kvarvarande tre männen kunde därefter halas genom vattnet till räddningen. Fem man, inklusive den holländske lotsen, hade då omkommit. Lotsens kropp återfanns några dagar senare på Dritareskär – ett s k rastställe – vid Stora Svängens sydspets. Kroppen fördes till Strömstad för begravning. Någon uppgift i Strömstads begravningsbok om detta har inte återfunnits. Kanske fördes han hem till Holland.

Sedan de överlevande räddats rodde man in båten till Lindö. Det var lättare att ta sig dit med hänsyn till vinden och alla kunde också snabbare komma i hus och värme. Det lär trots detta ha varit en besvärlig rodd. Bl a fick de som



Styrman K. O. Mörck lät fotografera sig i Rotterdam –
kanske vid något av Alexandras besök där?

inte satt vid årorna hjälpa till att ösa med sina sjöstövlar.

Sjöförklaringen, som beskriver hela resan från Rotterdam till strandningsplatsen ger en fantastisk inblick i den dramatik som utspelade sig och skänker fakta kring detta omtalade hjältedåd.

Alexandra gick inte att rädda eftersom hon "gick i flisor". Bärningen av segel, tågvirke och besättningens tillhörigheter blev ett drama i sig i och med att ett antal resöbor gick ombord och företog sig något som kaptenen senare ansåg vara mer "rån och stöld" än bärning. Det hela slutade med en utdragen rättegång vid Strömstads rådhusrätt, där stämningar och genstämningar ingavs i strid ström. Förvisso var detta ett sorgligt efterspel.

Sjöförklaringen, domstolshandlingarna och annan tillgänglig dokumentation har jag samlat i en särskild volym om *Alexandra*.

Kapten O. Chr. Olsen på *Alexandra* gav sig så småningom till sjöss igen. Under åren 1877–1878 var han skeppare på skonaren *Freidig* från Kragerø. Han var också delägare i detta fartyg. År 1883 hade han överlämnat befälet på *Freidig* men stod kvar som delägare. Man kan förmoda att kapten Olsen i fortsättningen höll väl ut från Svangarne.

Fotografen på plats

Ett av de första förlista fartyg som fotograferats i våra vatten var *Rainbow*, en olycksförföljd tremastad bark, som var på väg från Philadelphia till Kristiania med fotogen. Man råkade ut för hård vind och tjocka ute i Skagerack. Söndagen den 31 januari 1892 spolades en man av besättningen överbord i en brottsjö. Ett dygn senare siktade man en fyr, som man uppfattade vara Lyngörs, men i verkligheten var det Svenners fyr, som ligger betydligt längre norrut och närmare Sverige. Vad man inte visste var att strömmar fört fartyget österut i dimman. Den kurs man la sig på för att undvika norskt land, visade sig bära rakt mot Nordkoster. *Rainbow* gick på vid sydvästra delen av Nordkoster tisdagen den 2 februari 1892. Besättningen räddades och med hjälp av kosterborna började man bärga lasten.

Lördagen den 13 februari meddelar Strömstads Tidning att fartyget står kvar men att det skadats av storm under veckan. Så sent som onsdagen den 2 mars fanns det fortfarande kvar på strandningsplatsen. Strömstads Tidning berättar att 4 616 fat fotogen bärgades och att dykare hade undersökt botten och funnit stora skador. Lördagen den 5 mars berättar tidningen att "Skeppet *Rainbow* blef igår av besiktningsmannen kondemneradt", dvs förklarat omöjlig att reparera eller för dyrt att reparera. "Antagligen kommer fartyget att bogseras till Norge att der antingen säljas eller repareras ifall assuradörerna (försäkringstagarna) skulle därpå inlåta sig."

Rainbow

Haveriplats: Kamaskabukten på Nordkosters västsida

Datum: den 2 februari 1892

Fartygstyp: tremastad bark, byggd 1876 på varvsfirman Dunn i Quebec, 171 fot lång och på 827 bruttoton

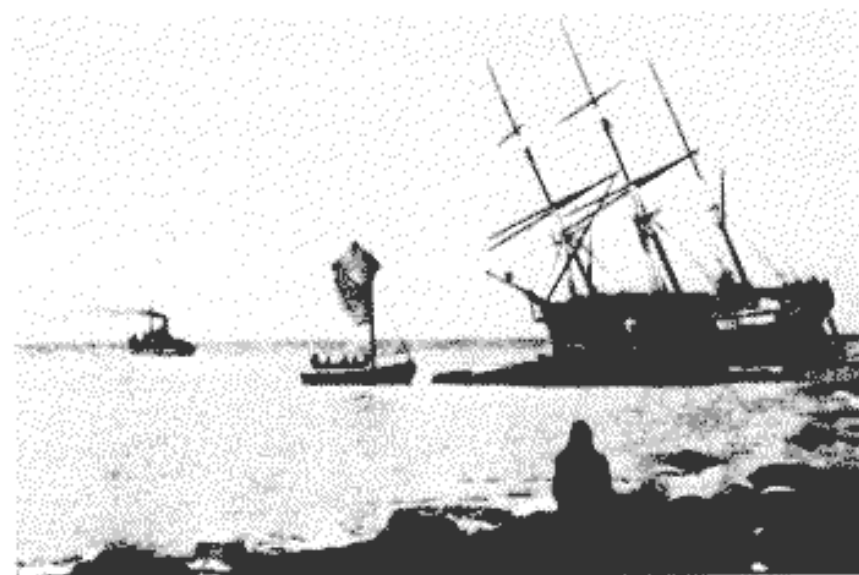
Nationalitet/hemmahamn: Kristiania (Oslo)

Rutt: Philadelphia--Kristiania

Last: fotogen

Kaptenens namn: Jens Marcussen

Besättning: okänd men räddad; dock spolades en man överbord några dagar före förlisningen



Fotografen Sam Bergqvist på Tjörnö tog en bild av fartyget där det ligger med aktern in mot stranden. Bilden publicerades långt senare i en tidning med förfrågan om någon kunde ge mera detaljer kring fartyget. En insändare besvarade efterlysningen och uppgav att *Rainbow* byggdes år 1876 av varvsfirman Dunn i Quebec i Canada och mätte 827 brt, 170,7 x 34,4 x 20,1 eng fot, samt att ägaren på 1890-talet hette Aktieselskabet *Rainbow* (I. Th. Eduardsen), Fredrikstad. Insändaren skrev vidare att han tyvärr inte kände till omständigheterna kring den avbildade strandningen, men enligt Lloyd's Weekly Shipping Index löd hennes sista resa sålunda: Avseglade från Fredrikstad den 17 september 1896 under befäl av kapten Pettersen och framkom till Algoa Bay i Sydafrika den 28 december samma år efter 102 dygns

seglats. Där blev skutan kondemnerad, dvs förklarad som vrak i januari 1897, förmodligen i Port Elisabeth.

Som framgår av insändaren blev *Rainbow* av allt att döma bogserad hem till Norge där hon åter rustades upp, för att rätt snart åter bli vrak -- denna gång ordentligt. Det var som det brukar heta "det så skulle vara"! Vår lokala källa uppger att *Rainbows* last av fotogen kraftigt bidrog till att upplysningen steg i husen på Koster. Fotogenlamporna lyste grannt i alla fönster i husen om kvällarna lång tid därefter.