

Skeppsbrott i Bohuslän
på 1800-talet

3



Länsmannen förbjöd bärgning

Från Valön hade man sett strandningen och skickade bud efter läns-
mannen i Kville som roddes ut till vraket som nu flyttat sig till Lyngö-
Lilla Flatskär. Länsmannen kunde inte borda men satte folk på några
holmar för att bevaka vraket så att ingen bordade eller stal någon last.

– Vraket låg i Kville härad och länsmannen ansåg att ingen från
Sotenäset hade rätt att bärga fartyg eller last, berättade Per-Olof. Tul-
len i Gravarne fick en anmälan om förhållandet.

När vinden mojnade rodde folk från Bovall och briggens kapten
ut för att undersöka läget inför en eventuell bärgning. Vraket förtöj-
des i lä mot Lyngö. Fiskarna från Bovall, Hunnebo och Ulebergshamn
ansåg att de hade rätt att bärga vraket då de riskerat sitt liv för att
rädda besättningen.

Briggen plundras av lokala fiskare

Den 29 september gick sextio man i olika båtar mot vrakplatsen. Trots
protester från länsmannens folk gjordes trossen fast i vraket, ankar-
kättingarna högs av med mejslar och vraket bogserades mot Bovall.
När länsmannens folk fann att ortsborna inte brydde sig om länsmans-
ordern gick de över till bärgarna.

Via passage av Gunnorsholmen, Kålö och Biskopsholmen kunde
vraket förtöjas i ett berg.

En besiktning visade att briggen var totalhavererad. Folk från land
tacklade av briggen och rensade vraket från allt värde. En del lades
upp på Biskopsholmen medan värdefullare saker lagrades i J.E.
Henrikssons magasin. Det som ej kunde bärgas sjönk ner i leran. Plat-
sen är utmärkt med ett ”W” inhugget i berget på holmens nordsida.
Flera bryggor och bodar i Bovall med omnejd byggdes med plank från
briggens däckslast.

Per-Olofs vän, Bo Andersson, var i Paris på 90-talet och fick med
sig sjöförklaringarna som hölls i S:t Malo och Caen hem. Marie-
Berthes kapten Jean Marie Belgault hade gjort vad som ankom på
honom för att undvika förlisningen. Om kaptenens vittessmål skrevs
att ”allt som detta vittne uppgivit anser vi vara sanningsenligt, vilket
han med handen lyft mot Gud bestyrkt med ed”.

Nautisk forskning i Bovallstrand

Nu återvänder vi till Per-Olof Torvaldsson. Som pensionär flyttade han hem till Bohuslän och fick tid för att forska om hembygden, med inriktning på det nautiska. Två uppmärksammade förlisningar utanför Bovallstrand har Per-Olof kartlagt. I det ena fallet fick han hjälp ända från Paris för att få de fakta han sökte.

Den första förlisningen skedde under en ovanligt svår storm i september 1875 när den franska briggen Marie-Berthe gick från Norrland med virke till Bretagne. Natten mellan den 27:e och 28:e september förliste 42 fartyg under orkan på svenska västkusten.

Briggen Marie-Berthe av Bretagne

Den 27:e september var briggen i Kattegatt där det blåste upp storm. Briggen arbetade hårt i den höga sjön. För att försöka komma upp i vinden och därmed ut från kusten försökte man skota seglen med extra taljor, men utan resultat. Vid midnatt var det överhängande fara att briggen skulle brytas ner. I mörker och grov sjö arbetade man med att kapa surringarna till däckslasten.

Den 28 september befann sig fartyget vid Soten, sydost om Väderöarna. Sista chansen till räddning var att komma in mellan de yttersta skären till lugnare vatten. Med två man vid ratten försökte briggen styra mellan brotten. Två man tog sig fram till backen och fick ankaret i sjön men kättingen brast. Briggen törnade med våldsam kraft på Testholmen utanför Bovallstrand. Fartyget bröts av och en våldsam våg drog med sig briggens skeppspojke som aldrig återfanns. Styrmannen tog en livboj under armen och lät sig sköljas överbord medan övriga fyra blev kvar ombord.

Folk i Hunnebostrand och Bovallstrand rodde ut med en storsjöbåt bemannad med elva personer så snart det ljusnade. Man rodde inomskärs mot Valö huvud, medan några mindre båtar rodde mot Galpholms sund. Vid Testholmen låg briggen kantrad mot berget. Runt haveristen drev plank och bräder. Från vattnet plockade man upp den skadade styrmannen som roddes i land.

Efter tre timmars arbete hade man räddat folket ombord, som klamrade sig fast i vanten. En av dessa var en matros som brutit ett ben. Väl i land blev de räddade inkvarterade hos skepparen Karl Larsson.

Länsmannen stämde orsbor

Kronolänsmannen i Kville gav sig inte. År 1876 stämde han flera av de män från trakten som deltagit i bärgningen. Stämningen gällde olovlig bärgning. De stämde talan fördes av häradsskrivare Kleberg. Denne ansåg att sjölagen gällde, och att länsmannen ej hade haft rätt att förbjuda bärgning. Dessutom hade briggens kapten inte motsatt sig bärgningen.

Häradsrätten ogillade stämningen och gick på Klebergs linje. Bärarna lämnade en yrkan om bärgarlön till Uddevalla rådhusrätt. Denna bifölls och fiskarna fick 4 600 kronor som skulle delas dem emellan. De fiskare som deltog i bärgningen fick senare en minnesgåva av svenska staten, skriver Per-Olof, vars uppsats baseras på muntliga berättelser och från uppgifter som Fritiof Johansson berättat på band 1977, samt värderingsintyg och domböcker.

1870-talets svåra stormar

Författaren önskar tillägga att de första åren på 1870-talet bjöd på en rad dramatiska stormar längst Bohuskusten. I en tid utan radio-kommunikation och modern säkerhetsutrustning var sjömans- och fiskaryrkena oerhört riskabla.

I en serie om oväder på Bohuskusten av Sven H. Gullman som publicerades i Lysekilsposten 2001 finns många olyckor beskrivna. Gullman har forskat i Generaltullstyrelsens arkiv på Riksarkivet där fartygsolyckor skulle införas. Sjöfarten var vid denna tid synnerligen livlig, bl.a. står att läsa att inte mindre än 71 fartyg sökte nödhamn i Lysekil år 1871.

En tidig storm hemsökte kusten den 25–26 augusti 1871. Då gick en engelsk brigg, Earl of Carlisle, på grund vid Kåregrund utanför Hunnebo. Hon var på väg från Norrland till England med plank och bräder. Besättningen och lasten bärgades, men fartyget blev vrak (notera likheten med Marie-Berthes öde).

Briggen Blue Bird av Hull

Samma natt förläste ytterligare sex fartyg i området, varav den mest kända utan tvivel är *Blue Bird*, ett engelsk-amerikanskt fartyg med befälhavaren William Taye, som dock kunde fortsätta sin resa mot Boston med hampa efter reparation.

Det anges ju att Evert Taubes *Balladen om briggen Blue Bird av Hull*, bygger på Blue Birds olycka sommaren 1871, men nog har dikten om Karl Stranne som blev surrad till rors mer gemensamt med Earl of Carlisle och Marie-Berthe!

Taube lär ha hört om de lokala förlisningarna i Lars Strannes sjöbod och man kan anta att det fanns mer inspirerande dramatik i historierna om de båda havererade virkesfraktarna än i Blue Birds relativt lyckliga öde? Levde Blue Bird-olyckan verkligen kvar i sjöbodshistorierna så långt efteråt? Knappast, men namnet var förstås betydligt mer lämpat för en Taube-ballad jämfört med "Briggen Marie-Berthe av Bretagne" som är betydligt mer svårsjunget...

Det kom ännu svårare stormar hösten 1872. Inte mindre än 13 fartyg blev vrak i området, rapporterade Lysekils tullkammare. Av dessa var och förblev fyra fartyg, som gick under med man och allt, okända. Ett oblikt öde, säkert med år av oviss väntan för de anhöriga.

Den ovan beskrivna stormen i september 1875 gav sex rapporterade olyckor i tullkammarens rapport. Här återfinns noteringen att den franska briggen *Belle Marie* blev vrak på Sotefjorden och att hon bärgades in till Bovallstrand av fiskare samt att besättningen och lasten bärgades (bör vara en namnförväxling med Marie-Berthe).

Ångaren Thys sista resa

En annan förlisning som Per-Olof kartlagt är ångaren Thys sista resa, som slutade norr om Bovallstrand. Ångaren var från Sundsvall och den 14 december 1897 gick hon från Blyth i England mot Malmö. Kursen sattes mot Hanstholm och för att spara ånga handstyrdes båten.

Den 16 december rådde regndis varför inga observationer kunde göras utan detta skedde med logg och kompass. På kvällen och natten handlodade man och fick djup från 13–29 famnar. Någon dansk fyr kunde man inte se. På morgonen rapporterade styrmannen att han såg bränningar föröver. Ordern blev stopp i maskin och full back. Detta skedde dock för sent så fartyget törnade på grund och satt fast.

Maskin och pannrum fylldes med vatten och ångan rusade genom den öppna säkerhetsventilen. Livbåtarna sjösattes och kapten Cederström hann bara få med sig skeppshandlingarna. Man förstod att Thy kommit intill den svenska kusten, men visste inte var. På morgonen

kom det ut båtar från land. Då återvände Cederström och styrman Gustaf Pettersson till ångaren. Besättningen satt kvar i livbåtarna.

– Det stod nu klart att Thy gått på Grönögat utanför Valön, norr om Bovallstrand, skriver Per-Olof.

Styrmannen kunde från Bovall sända telegram till rederiet med texten ”Thy förlist. Sotefjorden. Besättningen alla räddade.”

Thy låg osäkert så en fiskare vid namn D. Berggren hämtade kaptenen och en del värdesaker. Den 18 december kom Röda bolagets bärgningsångare Färdig till platsen. Trots att 1 200 ton vatten per timme pumpades ur Thy sågs ingen effekt. Då vinden ökade gick Färdig och en annan bärgningsbåt till Lysekil för att avvakta vidare order.

Svart guld till Bovallstrand

Fjorton man ur besättningen kördes av A. Hansson till Bovallstrand och Fjällbacka och därefter vidare till Strömstad där sjöförklaringen hölls. Därefter kom Cederström och maskinist Jonsson till Bovallstrand för att övervaka haveristen. De bodde på Ellen Hanssons pensionat. Vid sjöförklaringen hördes bland annat sundsvallsjömännen Bror Ahlgren, Johan Wilthorn och Arvid Olsson.

Orsaken till förlisningen var starka nordostliga strömmar och det faktum att det inte gick att göra några observationer. En del av kol-lasten bärgades och skrotfirman Wockatz i Göteborg tog hand om skrot från vraket.

– En del skrot lades upp på bergen som sedan kallades ”Wockatz hällar”, förklarar Per-Olof. En del detaljer har säkert tagits om hand av folk från trakten. I ett hus i Bovall lär det finnas en capstan från Thy.

Mycket kol bärgades av folk från Bovall varför området vid Grönögats Sörhälla kallas för ”kolstöet”. I många av Bovallstrands stugor hade man god användning för kolet under långa tider. Detta förvarades ofta i bingar som man byggt i sjöbodarna. Ägare till den då tjugoföråriga ångaren var Carl Georg Wickberg i Sundsvall.