Östersjön gör skäl för sitt namn som skeppskyrkogård

eller

Utöbornas oförglömliga jul

Utdrag ur Vrakboken-skepnader i havet av Kim Lund och Erik Saanila

Havet ger och havet tar. Orden har genom historien uttalats otaliga gånger av sjömän och sjömansänkor, fiskare, redare och handelsmän som alla på sitt sätt har varit beroende av havet antingen som transportled eller som inkomstkälla. Den steniga skärgården längs våra kuster har alltid varit en mardröm för sjöfarare som med dåliga sjökort och bristfällig navigationsutrustning har försökt styra sina fartyg och sin besättning tryggt i hamn. På hösten och vintern är väderleken nyckfull, och stormarna som rasar över Östersjön kan ge upphov till svår sjögång då vågorna växer i styrka ända från Polen och den baltiska kusten och förvandlar havet till ett skummande inferno. Den högsta våghöjd som har noterats i modern tid på Östersjön är en monstervåg på 14 meter som Finska havsforskningsinstitutet mätte söder om Åland i samband med stormen Rafael i december 2004.Det är därför det inte så konstigt att delar av vår kust kan beskrivas som en veritabel skeppskyrkogård.

Specialforskare Stefan Wessman vid Museiverket i Helsingfors bekräftar påståendet om Östersjön som den sista viloplatsen för många fartyg och deras besättningar. I Museiverkets register finns nästan 1 700 undervattensfynd där 1 400 är vrak. Av dem är cirka 500 äldre än hundra år. Det är ändå bara en bråkdel av de vrak som ännu inte har hittats.

– Ser man till hela vår kust och Insjöfinland brukar man räkna med tiotusentals oupptäckta vrak. Tar vi med hela Östersjön rör det sig om hundratusentals vrak. Men då talar vi om en tidsepok ända från stenåldern till modern tid.

Många av de vrak som döljer sig under ytan har ingen dramatisk förlisning bakom sig. Det kan vara gamla uttjänta fartyg som har bogserats till en skyddad hamn där de fått murkna och sjunka i sinom tid. Många av de skepp som ligger på havsbottnen har fallit sönder och samman och är inte mera än brädhögar täckta av sjögräs, snäckor och bottensediment.

På 1700-talet skedde två förlisningar i den åboländska skärgården som har kommit att få stor betydelse för den marinarkeologiska forskningen.I oktober 1771 körde det holländska fartyget Vrouw Maria på grund i Nagu södra skärgård med en värdefull last på väg från Amsterdam till Katarina den storas hov. Fartyget som lokaliserades 1999 visade sig vara i gott skick och väckte internationellt intresse bland annat på grund av de konstverk av dåtida holländska konstnärer som fanns ombord. Med jämna mellanrum har diskussionen om att bärga vraket tagit fart, men än så länge finns inga konkreta planer på att lyfta henne.

I oktober 1747 förliste det ryska handelsfartyget S:t Mikael vid Borstö i Nagu. Också S:t Mikael var på väg från Amsterdam till S:t Petersburg, denna gång till kejsarinnan Elisabet Petronovas hov. Fartyget hittades sommaren 1953 då lokala fiskares nät fastnade i vraket. Ur vraket har man bärgat bland annat guld- och silverföremål, snusdosor och porslin samt en hästkärra. Både S:t Mikael och Vrouw Maria skyddas av fornminneslagen och är belagda med dykförbud.

I modern tid har förlisningen av det amerikanska lastfartyget s/s Park Victory utanför Utö julen 1947 en given plats i skärgårdens historieböcker

Det är julafton 1947. Vädret är ovanligt fint för årstiden och havet utanför Utö ligger spegelblankt. Hemma hos familjen Öhman förbereder man sig för julfirandet. Julgäddan puttrar på spisen och julklapparna är omsorgsfullt inslagna i paket. Julgranen är pyntad och julljusen skapar en lugn och förväntansfull stämning. I vedspisen sprakar brasan hemtrevligt. Äldste sonen Eskil 21 år är hemma på permission från sin militärtjänstgöring på Russarö där han är undersergeant och gruppchef. Till hans uppdrag hör bland annat att fungera som befälhavare på en av fortets båtar. För rådigt agerande i samband med det svenska lastfartyget Mjörns grundstötning vid Lilla Tärnskär utanför Russarö tidigare under hösten har Eskil fått en sju dagar lång duglighetspermission. Han och hans kamrater lyckades rädda den 13 man starka besättningen som hade lämnat haveristen och var strandsatt på ett litet skär. Föga anade Eskil att det var endast var en generalrepetition på vad som komma skulle.

Samtidigt som familjen Öhman gör sig klar för julmiddagen närmar sig det amerikanska lastfartyget Park Victory Utö. Det 138 meter långa fartyget är lastat med stenkol på väg från USA till Åbo. Innan fartyget hinner passera Utö får kapten Allen Zepp ett meddelande från rederiet att destinationsorten ändrats från Åbo till Helsingfors. Han kallar på lots från Utö och fäller ankar nordväst om fyren Lillharun söder om Utö. Klockan 17 stiger lotsen Nestor Lindström ombord. Efter en snabb rådplägning beslutar man sig för att ligga kvar för ankar och fira julaftonskvällen på redden vid Lillharun. Man vill invänta gryningen för att på juldagsmorgonen i dagsljus kunna passera rännan intill minfältet mellan Jussarö och Gråhara som är utmärkt av sjutton remmarpar. Vädret är fortfarande fint och havet ligger platt. Besättningen på 48 man tänker på släkt och vänner på andra sidan Atlanten och sänder dem sina julhälsningar.

Vid 20-tiden ändrar väderleken plötsligt. Vinden viner i knutarna och snart snöar det. Också ombord Park Victory märker man av den ökande vinden. Klockan 22 har den sydliga vinden tilltagit så mycket att lotsen Lindström anser det vara bäst att skifta ankarplats. Fartyget söker sig längre bort från Lillharun där man sänker ankaret och drygt 130 meter kätting. Avståndet till Lillharun är tillräckligt långt för att det ska finnas rum för maskinmanövrar om det skulle bli nödvändigt. Sikten är fortfarande god, läget är under kontroll och Lindström lägger sig för att vila. Men snart känner han en oro i kroppen och sömnen blir orolig. Inom kort märker han att någonting är på tok. Fartyget rullar från sida till sida på ett sätt som inte är normalt om Park Victory skulle ligga så som hon borde, med fören mot vinden. Vid midnatt går Lindström upp på kommandobryggan för att se vad som står på. På bryggan står redan kapten Zepp, en av styrmännen och en vaktman. Fartyget ligger tvärs mot vågorna som blivit större och större. Det blåser kring 20 meter i sekunden. Vågorna bryter mot skrovet och kastar kaskader av iskallt vatten över däck. Ankaret verkar ha släppt och fartyget driver nu med vinden.

Snöfallet har tätnat och ljuset från Lillharuns fyr försvinner i snöyran. Inte heller det betydligt starkare fyrljuset från Utö är till någon större hjälp. Endast en enstaka blink då och då tränger igenom den kompakta snöväggen. Park Victory har nu drivit cirka en halv sjömil. Maskinerna körs igång för att stabilisera läget,men ungefär samtidigt stöter förskeppet mot ett undervattensgrund. Fartyget tar in vatten och snart mäter man nästan en meter vatten i lastrum 1. Med hjälp av länspumparna sjunker vattennivån snabbt och någon akut fara för att fartyget ska sjunka föreligger inte. I mörkret och snöyran är det omöjligt att bestämma fartygets position, och även om motorerna är i gång fortsätter fartyget att driva. Lindström inser att ankarkättingen har brustit, situationen är kritisk. På däck spanar besättningen med hjälp av strålkastare efter grynnor medan befälet försöker bestämma positionen. I 45 minuter lyckas man hålla fartyget fritt från nya grynnor, men i den svåra snöstormen är det bara en tidsfråga innan hon slår mot en klippa i det av grynnor och skär minerade vattnet. Ungefär 500 meter akter om fartyget slår bränningarna över ett grund som kommer allt närmare. Park Victory får bottenkänning flera gånger innan hon slutligen rister till med en kraftig smäll ungefär midskepps på babords sida. Stöten följs av flera kraftiga smällar och vågorna slår fartyget hårt mot grundet. Sidan och bottnen slits upp och vatten forsar in i maskinrummet. Snart stannar motorerna och ljusen slocknar. Ett nödanrop skickas till kustradiostationerna i Hangö och Helsingfors.

Klockan 2 på natten vaknar familjen Öhman av att telefonen ringer. Eskil hör sin far säga ”Jag kommer upp”. Fadern klär på sig och springer upp till lotsstationen. Efter en stund kommer Fridolf tillbaka med budet att Park Victory har kört på grund. ”Vi måste iväg ögonblickligen”. Eskil drar på sig permissionsuniformen och oljestället och springer ner till bryggan där lotskuttern ligger. Tillsammans med kutterförarna Gunnar Danielsson och Karl-Erik Österberg kliver far och son Öhman ombord på kuttern. Också sjöräddningsbåten Merikokko och militärens patrullbåt SP 39 har larmats.

Sikten är obefintlig och stormen har nått orkanstyrka. Med Utö fyr i aktern styr kuttern mot haveristen. Samtidigt har Park Victory fått ut tre livbåtar som snart fylls av skräckslagna sjömän. I en av båtarna packar sig 30 män som i den svåra sjögången försöker ro mot Utö vars fyrljus stundvis blinkar i snöyran.

Vågorna och vinden gör roendet omöjligt och livbåten kastas som en vante över vågtopparna. Snart slungas livbåten mot ett litet skär, Svartgrund, och fastnar för en stund på klippan. Hälften av männen hoppar eller sköljs överbord och blir sittande på klippan medan livbåten glider ner i vattnet och fortsätter sin vådliga färd över det rasande havet. Lotskuttern närmar sig Svartgrund och får syn på männen som klamrar sig fast i varandra på klackens högsta topp cirka fyra meter ovanför vattenytan. I den kraftiga sjögången kan kuttern inte göra något för att hjälpa dem, men Eskil signalerar med fartygets strålkastare att männen är sedda och att hjälp är väg. I stället fortsätter kuttern mot det som Öhman tror är ett fartyg som står på grund. Snart står dock vidden av katastrofen klar. Det finns inte längre något fartyg. Park Victory har sjunkit.

Från kuttern ser man plötsligt en vit livbåt guppa på vågorna lovart om en grynna. Ombord finns fyra män, bland dem kapten Zepp. Man lyckas bärga männen och få in dem i kajutans värme. Letandet efter flera livbåtar fortsätter och snart skymtar ett svagt sken i mörkret. Från en livbåt signalerar någon med svagt ljus från en ficklampa och kuttern tar kurs mot ljuset. Synen som möter räddningsmanskapet är bedrövlig. Livbåten är full med vatten, och i båten sitter fem män helt insmorda i olja och med vatten till midjan. För två finns inte längre något att göra. De fem överlevande är ytterst medtagna, räddningsoperationen blir både farlig och komplicerad. Den tunga lotskuttern av järn slår mot den lätta livbåten av aluminium och smällarna hörs som kanonskott i vinternatten. Risken för att livbåten ska slås i bitar är överhängande. På grund av oljan är männen hala som smörpaket och de måste halas ombord på lotskuttern med hjälp av kläderna. De är så svaga att det inte på egen hand kan gå, än mindre ta sig in i kajutan på kuttern. Eskil surrar därför männen vid masten och Danielsson styr mot Utö med 9 bärgade sjömän ombord. En av dem dör strax efter ankomsten till Utö.

Medan lotskuttern räddar männen från livbåten har SP 39:an med militärmästare Torvald Sjöberg vid rodret lyckats lokalisera den livbåt som slagit mot Svartgrund. Båten tas på släp och de 15 ombordvarande förs till Utö för vård. Nu återstår endast de 15 männen på Svartgrund som i flera timmar har kämpat för sina liv på den ishala klippan som oupphörligt sköljs över av brottsjöar. Vinden har avtagit, snöfallet har minskat och gryningen närmar sig. Eskil hämtar familjens eka, en 21 år gammal stadigt byggd träbåt. Med den på släp beger man sig på nytt ut mot Svartgrund. Kuttern lägger sig avvaktande ungefär tio meter från grundet. Där finns också SP 39:an som har en öppen akter och därför lämpar sig bättre för att ta ombord de skeppsbrutna. Pappa Fridolf sätter sig vid årorna medan Eskil står i aktern. På ena sidan av grundets är det bråddjupt och dit försöker Fridolf nu hopa. Det gäller att ta vågorna rätt och i exakt rätt sekund få aktern mot berget så att Eskil kan hjälpa männen ombord.En efter en får far och son Öhman männen ombord på ekan och ror dem i trygghet till militärbåten. För en av de 15 kommer hjälpen för sent, han är redan död då undsättningen når fram.

På Utö har invånarna mobiliserat all hjälp som finns att tillgå. De stelfrusna och chockade sjömännen får varma kläder, mat och husrum hos Utöborna och militärens sanitärer tar hand om de värst skadade.

På juldagsmorgonen har bärgningsångaren Protector och lotsfördelningens inspektionsfartyg Turku avgått från Åbo mot Utö för att ta hem Park Victorys besättning. Med flaggan på halvstång för att hedra de omkomna ombord kör Turku tillbaka till Åbo dit man kommer på morgonen annandag jul. Fyra av de svårast skadade männen undersöks på sjukhus men ingen är så illa skadad att han behöver tas in för vård. I väntan på att få transporten hem till USA ordnad bjuder Röda Korset i Åbo de räddade på bio, och från stadens sida visar man Åbos sevärdheter. Den 29 december inleds deras hemresa från Åbo via Stockholm med flyg över Atlanten.

Park Victorys rederi sänder socker och kaffe till Utöborna som tack för deras heroiska räddningsinsats som räddade 38 av de 48 ombordvarande. Till minne av de omkomna finns i dag en tioarmad ljusstake i kapellet på Utö. Torvald Sjöberg och Eskil Öhman premierades på 60-årsdagen efter förlisningen med Finlands sjöräddningssällskaps hedersplakett. Också amerikanska ambassaden har skickat Utöborna ett tackbrev. Park Victory är i dag ett populärt dykobjekt där hon ligger på mellan 27 och 36 meters djup.

I dag finns inte mycket att bärga från Park Victory, men det händer att mindre nogräknade dykare plockar med sig föremål från sjunkna skepp. Vrakplundring är ett växande problem säger specialforskare Stefan Wessman.

– Alla vrak som är äldre än 100 år skyddas av fornminneslagen. Man får dyka på dem, men om man rör vid dem bryter man mot lagen.

Att dyka på modernare vrak är också förknippat med restriktioner.

– Yngre vrak har nästan alltid en ägare, oftast ett försäkringsbolag som ju har betalat ersättning för förlisningen. Därför finns det risk för juridiska konsekvenser om man till exempel plockar någonting med sig från vraket.

Vrakplundring är tyvärr ett problem som förekommer och som har blivit vanligare på senare tid säger Wessman. Det kan bero på att intresset för sportdykning har ökat men också på att Museiverket år 2010 öppnade sitt fornminnesregister för allmänheten. Här kan vem som helst söka och hitta information om undervattensfynd och deras positioner.

– I vissa fall är vrakplundring mer eller mindre organiserad, och det kan röra sig om samma personer som står för en stor del av stölderna. Vi får med jämna mellanrum rapporter om försvunna föremål från olika vrak och då låter vi ärendet gå vidare till polisen.

– Vi vill ändå att registret ska vara öppet för att göra vraken tillgängliga för exempelvis dykare som vill ha information om dem och få uppleva känslan av att dyka på dem. Men det ställer höga krav på det personliga ansvaret att bevara vraken också för kommande generationer av dykintresserade.

De många haverierna har genom tiderna gagnat invånarna längs kusten, och vrakplundring i större skala har förekommit allmänt även om lagen om strandrätt under medeltiden stipulerade att strandat gods tillhörde kungen.

– Det är klart att kustfolket i alla tider har utnyttjat de möjligheter som ett haveri innebar. Inte bara lasten utan också rep, riggar och virke från haveristen har varit värdefulla för skärgårdsborna. Situationen var densamma då som nu: det finns alltid de som bryter mot lagen, säger Wessman.

Själv har han svårt att peka ut något favoritvrak. Som forskare har han mycket skrivbordsjobb men en del av arbetet gör han under vattnet.

* Jag har ett speciellt förhållande till Egelskärsvraket. När man får vara med och forska på ett vrak och dess historia får det en större betydelse än när man bara dyker på det. Fartyg med en speciell finländsk anknytning är också intressanta.

Fotnot: Egelskärsvraket är ett 1200-tals vrak söder om Trunsö i Nagu. Vraket hittades av en slump av en grupp dykande biologer år 1996. Museiverket gjorde åren 2005–2010 omfattande utgrävningar kring fyndplatsen.