

Ett stormigt 300-årsminne



Ekeskär mellan In-Vinga och Buskär i stilla väder i mars 2007. Bilden tagen av och publicerad med benäget tillstånd av Joakim Severinsson, MASG (Marin Arkeologiska Sällskapet Göteborg). Bilden är tagen från ”rätt håll”. Vad som hände skeppet *Vänskapen* här under en storm för 300 år sedan kan läsas på följande sidor, liksom mycket annat som hände i Göteborgs skärgård det stormiga året 1706.

Henrik Karlsson

Ett stormigt 300-årsminne

Inledning

Året 2007 började med flera stormar på Västkusten, av vilka den så kallade Per var den starkaste. Man kan undra hur det var med stormar förr i tiden. Vissa av dem på 1900-talet, till exempel julstormen 1902, har levt sig kvar i minnet hos barnen och barnbarnen till dem som drabbades. I min släkt finns uppgifter om högvatten som steg upp i farstun på hus nära stranden och en sjöbod som flöt till havs. Men hur var det på 1800-talet eller ännu tidigare? I Röröboken (ingående i hembygdsprojektet 1988) påstås majstormen 1706 då man bärgade rågur havet ha levt kvar från generation till generation ända tills nu. Det låter länge för att vara muntlig tradition. Åtskilligt om 1800- och 1900-talen finns i Dialekt-, ortnamns- och folkminnesarkivet i Göteborg, där man sockenvis har samlat inspelade och nerskrivna berättelser från förr i tiden, säkert även händelser i samband med stormar.

Under 2006 började jag gå igenom Göteborgs rådhusrätts protokoll från tiden omkring år 1700 i hopp om att hitta något om personer från våra öar. Och det visade sig vara en lyckad satsning. Visserligen omfattar varje årtal i huvudserien så mycket som 1.000-2.500 sidor, men så gott som varje år finns något av intresse om personer på Öckeröarna (liksom personer i själva Göteborg och andra områden däromkring som man kommer in på under forskning utgående från öarna).

Redan innan stormarna i januari 2007 hade jag börjat samla uppgifter om tre sådana under ett enda år (1706) med utgångspunkt i protokoll från Göteborgs rådhusrätt, Västra och Östra Hisings häradsrätter, Inlands södra häradsrätt samt Marstrands och Kungälv's rådhusrätter. Det verkade som om just 1706 var särskilt stormdrabbat. Om man tittar på åren före och efter ser man att det var ganska vanligt med så hårt väder att man kom i sjönöd. Alla skepp förläste ju inte fördenskull och i så fall inte alltid i vår skärgård. År 1705 finns i rådhusrätten en notering om en förlisning på våren i Södra skärgården, förutom flera händelser utomlands. Under 1707 kom ett skepp i svårigheter vid Varghålan i Södra skärgården och ett vid Nidingen, förutom flera på hemväg från Frankrike och England. Det året blåste det mycket både på våren och på hösten. År 1706 är unikt, då de förlisningarna engagerade så många öbor från Norra och Södra skärgården och drabbade så många skepp bland våra öar och området däromkring.

När jag kommit igång med artikeln kunde jag genom SMHI få fram en förklaring av vädersystemen och genom dykare på västkusten rapporter om vrakfynd. Det har blivit en forskningsresa i tid och rum, vilken har kunnat komplettera och rätta bilden som givits i sockenböckerna om Öckerö och Styrso och i Röröboken och som gett mig värdefull kunskap, inte bara (men främst) om händelserna 1706 utan också om hur man kan utnyttja datanätet vid forskning. Allt detta hoppas jag kunna förmedla i den här artikeln. Läsaren inbjuds alltså nu på en resa som jag hoppas att han eller hon skall finna lika spännande som jag själv.

Innehåll

- | | |
|---|---|
| A. Läget i landet och inom sjöfarten 1706 | <i>Carlberg och S:ta Anna</i> |
| B. Vintern 1705-06 i skärgården | <i>Vänskapen</i> |
| C. Marsstormen | <i>Spökskeppet</i> |
| <i>Vita duvan</i> | <i>Rörölotsarnas lyckade uppässningar</i> |
| D. Majstormen | E. Julistormen |
| <i>Väderrapport</i> | <i>de Wrede</i> |
| <i>Det drar ihop sig</i> | <i>S:t Jacob</i> |
| <i>Haffruen</i> | |

Läget

Det stora nordiska kriget varade mellan 1700 och 1721. Sverige och Danmark var i krig i två omgångar, 1700 och 1709-1720. De första krigshandlingarna berörde inte Västkusten direkt. Dock var det nu man anlade Nya varvet i Göteborg och inledde den så kallade enrulleringen, då man funnit att rotesystemet inte gav tillräckligt många båtsmän till krigsflottan. De flesta tjänstbara ynglingarna och männen på Öckeröarna enrullerades nu till flottan som "befarna" (mera erfarna) eller "sjövana"(mindre). Detta medförde avbrott i den vanliga verksamheten inom fisket och kofferdisjöfarten (handelsflottan), då de måste infinna sig till årliga övningar i Karlskrona. Ibland måste de avbryta fredliga resor och bege sig till hemlandet för att inställa sig till krigstjänstgöring. Ett tecken på att krig pågick är att man i Göteborg år 1706 måste ta emot sachsiska (tyska) och muscovitiska (ryska) krigsfångar. De medförde en viss oro i staden genom fylleri och bråk. De fick gå omkring rätt så fritt, och ibland tog de tillfället att fly. Om en sådan flykt via Hönö 1708 kan man läsa i min bok "Havet var vårt liv".

Krig i egentlig mening var kustbefolkningen inte utsatt för just 1706. Dock fanns det krigsliknande faror för våra sjömän ute på havet. Redan i slutet av 1600-talet härjade franska och engelska kapare på Nordsjön och turkiska och marockanska sjörövare längs Atlantkusten och i Medelhavet. Åtskilliga var de sjömän som blev uppehållna av sådant. Många kom tillbaka och begärde vid Göteborgs rådhusrätt förhöjd hyra för tidsutdräkten under fångenskapen. Ett inte så litet antal blev slavar i Turkiet. Några kunde ta sig hem igen, men inte alla.

År 1706 var Karl XII kung i Sverige och förde krig nere i Sachsen och Polen. Handelssjöfarten blomstrade. I Öresundstullens räkenskaper ser man att år 1706 omkring 1.000 svenska fartyg passerade (vart och ett olika många gånger), lika många som åren däromkring. Det bör inte ha varit någon stor brist på importerade livsmedel. Visserligen hade Öckeröarnas egen sjöfart så gott som helt upphört när Bohuslän blev svenskt 1658, men det gick att inhandla varor i de närbelägna städerna. Det var endast där som man hade tillåtelse att bedriva handel och sjöfart. Den lilla sillperioden på 1600-talet hade för länge sedan tagit slut, varför man fick nöja sig med det vanliga fisket. Överlag var det väl knappare tider då (till exempel 1706). Öborna uppfattades som fattiga, men kanske inte till den grad som utmålas i sockenböckerna med krig och svält just 1706. Med hänvisning till fattigdom slapp man i alla fall 2/3 av böterna i samband med bärgningen av råg vid Rörö. Vid den olagliga bärgningen på Ekeskär gjordes emellertid inga sådana eftergifter. Jag skulle nog mer vilja tillskriva öbornas energi vid bärgandet av råg vid Rörö den allmänna närigheten och vanan att alltid bärga vad som var möjligt från skeppsvrak.

De fartyg som användes inom handelssjöfarten var av många typer. Oftast användes ordet skepp som om det betydde en viss typ. Jag har också sett en definition att skepp är ett fartyg med minst tre master med rår på minst en av dem, men är inte säker på hur strikt den tillämpades. Ibland specificerades fartygstypen som kregare, galliot, smack, jakt och fregatt. De första tre finns avbildade längre ner i artikeln. Andra typer som jag noterat vid den här tiden (främst i Gathenhielms flotta) är hukare, snau, flöjt, byssa och skärbåt. Hukare och snau användes ofta av kapare och var snabba fartyg, sannolikt med låg lastkapacitet. Flöjt var ett fraktfartyg med rundare former än övriga. Det som finns på framsidan av min bok "Havet var vårt liv" har jag senare fått reda på är en flöjt. En byssa användes ofta vid fiske och var ursprungligen en holländsk fartygstyp ganska lik en smack. Skärbåt var grundgående båtar som roddes och mest användes inom örlogsflottan. Skutor var små och seglades mest inom allmogesjöfarten. Båt på den tiden avsåg det vi nu skulle kalla roddbåt eller jolle och användes som skeppsbåt. Ordet användes aldrig som synonym för större farkoster.

Man bör vid läsningen av de olika avsnitten här betänka att en annan kalender användes före 1753 (den julianska och inte som nu den gregorianska), och att man måste lägga till 10 dagar för att få motsvarande dag nu.

Vintern i skärgården

Under vintern minskade handelssjöfarten varje år till ett minimum på grund av risken för oväder och infrysning i främmande hamnar. Året 1706 började som vilket år som helst. I skärgården märkte man dock att det var oroliga tider ute i världen genom att ett par stora skepp från Danzig blev liggande där hela vintern. De hade missat sin konvoj som de skulle ha mött i Göteborg och som skulle ha skyddat dem på resan till England. Det var nog inte vädrets fel. Skepparen Michael Schöneck på *Anna Maria* kom den 30 april upp till rådhusrätten för att bemöta besättningens krav på förhöjning av hyran på grund av flera månaders försening.

Öresundstullen avslöjar att man hade stannat till där den 9 december på väg från Danzig till London med pottaska, lärft, stål och köpmansvaror. Färden gick alltså norrut. Vintern tillbringades i Mandal vid Norges sydspets, därefter i Marstrand och nu på våren i Kalvsund. Därefter verkar skeppet ha kommit igång med fraktfarten igen och under hösten begivit sig ner till Portugal (eller ännu längre) av lasten att döma när det den 12 mars 1707 åter passerade Öresund, närmast från London. Lasten bestod då av så exotiska produkter som socker, russin, ingefära och galläpplen, förutom tenn och bly.

Det andra fartyget från Danzig, *Die Große Mühle*, fördes av skepparen Jacob Benckes. Han kom till rådhusrätten den 7 maj i samma ärende och berättade att han hela vintern legat ”här i skären”. Det är svårt att avgöra om det var Göteborgs norra (ibland kallade Nordöarna) eller södra skärgård. Ingen på skeppen gav något till kollekten under den tiden, varken på Öckerö, Styrso eller i Torslanda. Det var annars inte ovanligt att skeppsbesättningar som stannade till i Kalvsund gick till kyrkan. Den 2 september finns en notering bland Öckerö kyrkas gåvomedel om att en skeppare Jacob från Danzig skänkt en daler. Det var enligt Öresundstullens listor inte Jacob Benckes, utan sannolikt Jacob Luyt som passerade Helsingör den 4 augusti på väg från Danzig till Bordeaux.

Det går att följa detta skepp i tullräkenskaperna under ett par års tid. Hösten 1705 finns en anteckning om att *Die Große Mühle* hade varit i Nantes i Frankrike och den 11 oktober passerade Sundet med så mycket som 181 läster salt. Därefter måste man ha varit hemma och lossat och lastat och sedan gått norrut igen, innan man tvingades övervintra i skärgården. De följande åren fortsatte *Die Große Mühle* att segla till hamnar i Holland, England, Frankrike och Portugal och lyckades då tydligen träffa på sina konvojer i tid.

Marsstormen

Vita duvan

Skeppet *Vita duvan* ägdes av handelsmannen och redaren Arvid Bengtsson i Göteborg. Skeppare var Peter Wallström och styrman Cornelius Broberg. Besättningen bestod av en kock, en timmerman (Bryngel Larsson från Kärr i Torslanda, anfader till Elisabet Berndtsdotter på Björkö Ryd), sex båtsmän eller matrosar (bl.a. Mattis Helgesson från Skuteviken på Björkö, bror till lotsen Lars Helgesson på Hälsö) och tre skeppsgossar. De hade varit i Frankrike och lastat papper i S:t Martin nära Dunkerque och därefter salt i La Rochelle i norra delen av Biscayabukten. Hemvägen blev strapatsrik och slutade med katastrof.

Först tvingades de ombordvarande av motvind att tillbringa tid i en hamn i England, sannolikt längs kanalen. Den 5 februari återupptogs resan, och de fick ”både gott och ondt väder”. Den 24 februari gäckade vinden dem åter, varför de måste lägga sig i en norsk hamn, ”Ullerö sund”. Detta har jag funnit vara en ort på Norges sydspets vid Lindesnes, precis där

man brukar dra linjen mellan Nordsjön och Skagerack. Ullerøy erbjuder en skyddad natt-hamn. Förr fanns det lotsar där. Ända till den 3 mars blev de kvar. Då lockades de av gott väder ut på den sista, ödesdigra, etappen. Den dramatiska seglatsen och förlisningen vid Skagen skildras bäst med de överlevandes fortsatta berättelse vid sjöförklaringen inför rådmännen i Göteborg den 21 mars:

”hafwandes i 5 eller 6 dygn Krybat i Kattedagt i ett mörckt och töcknigt Wäder för en Zud Zud West och Zud West variabel Wind, och ingen Hampn Kunnat finna, sedan dhe d. 6 Martij i Solenens Upgång wähl woro passerade Schagen, och samma dag warit uth för Winga, men för Snöyhra och tiockt Wäder intet torde söka Landet, eller Komma Skiären närmare, utan måste wända tillbaka igien.

Sedan hafwa de 3 dagar i slag warit under Swenske Kusten, och hafft Landet i Sichte, och förhöllo om en Fredagh d. 9 Martij uth för Gullhollmen, flaggade och sköte effter Loots, och så länge något Klart Wäder war, där uthanføre wände och drefwe, men ingen Loots bekomma Kunde; Medlertijd Kl. 4 efftermiddagen föll dimman så tiockt till, att de miste Landet uthur Sichte, och måste wända till Siös igien; den Natten öfwer och till den andre dagen, som war en Lördag d. 10 Martij Kl. 8 Förmiddagen, wände de åter Z.O. öfwer till Kl. wijd paß 11, då Winden sprang så hastigt om med en Storm från Wester och W.N.W. att de med Möda finge bärga Märß Seglen, och på sidstone intet Kunde föra Fåcken, utan måste taga den på Stäfwen Kl. 4 efftermiddagen, och med en swicktet Besaan sampt Storsegell drijfwä Wäster öfwer, emedan Winden gick allt mehra Nordlig, i förhopning att Gudh skulle stilla det Hårda Wädret, hwarom dhe honom och samptel. Bönfölle; Men det syntes som att Gudh war dem wreder worden, i det Stormen allt mehr och mehr tilltog, att när dhe blefwe Landet warse, dhe eij Kunde afläggia på någon Bogh utan så snart dhe repe, och stucke up Store halß till att gå öfwer på andra Bogen, sprack Seglet i Stycken, och Skieppet dreff så på Stranden, om Afftonen ohngefähr Kl. 9 emellan d. 10 och 11 Martij st: vet:, dem till en hiärtans Sorg, och qwijda, ty de såge för sig lijten eller ingen Lijfbärgning, och hölle den heela Natten uti en förskräckelig Storm, Snöyra och Kiöld på Wraket, och hwar Siö gick dem öfwer Hufwudet, och Båtharne war dem omöijeliget att få uth, men uti en Lijten Jolle, som de sade, begofwe sig wijd Dagningen 6 Man, och Komme med största Lijfsfahra i Land, det andre Folcket måste uthålla på Wraket, effter de eij förmätte dem hielpa, för än dhe finge någre af Landets Inbyggare fatt dem att bärga, och blefwe alla bärgade, utan en Man Matthis Helgeson på Biörckö benembd, som blef borta, och de där lätte begrafwa”.

Papper och salt är inget bra vrakgods, åtminstone om det blir vått, och det var inte mycket som kunde bärgas och värderas. ”För sig sielfwe hafwer Folcket lijtet eller intet fått bärgat, mehr än blotta Lijfwet, och mästedelen eij mehr af sine Kläder, än dhet de gådt och stådt uti.”

Nu fick skepparen sin attest om hur det gick till när han förlorade fartyget och lasten. Men den 5 april och 24 maj måste han i rätten svara inför besättningen som ville ha betalt för den extra resan till Biscayabukten efter salt. Den måste ha tagit åtskilliga dagar att tillryggalägga fram och tillbaka, för att inte nämna tiden som gick åt att lasta. De fick nu en hel hyra utöver den halva de redan fått vid utseglandet, d.v.s. totalt 1½ hyra på grund av förseningen. Men det var inte slut med det. Den stackars skepparen måste åter infinna sig för rätten den 28 juni och intyga att han genom skeppsbrottet också förlorat ”köpmansvaror” för 850 pund. Pengarna hade han fått ut av Arvid Bengtssons faktor i La Rochelle, herr Vlaming, och använt till inköp för sin redares räkning. Förhoppningsvis fick Arvid Bengtsson ut på försäkringen, men det är ju alltid försmädligt att som skeppare förlora sitt fartyg och bli påmind om det så många gånger.

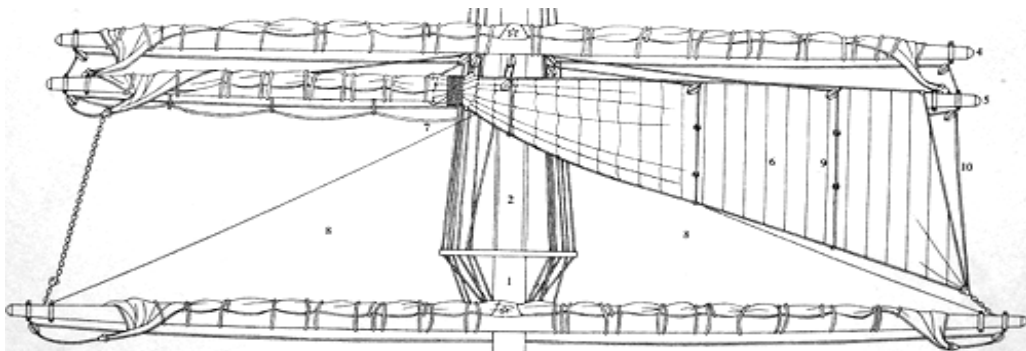
Ordförklaringar:

Märssegel: mellan underseglen (t.ex. storseglet) och bramseglen. På större fartyg fanns både över- och undermärssegel, liksom över- och underbramsegel, och då ofta ett allra längst upp,

en röjel. Vid allt hårdare vind tog man av naturliga skäl ner seglen med början uppifrån. Här hade man alltså redan tidigare tagit ner bramseglen och passerat den vindstyrka som kallades bramsegelskultje, cirka 12 sekundmeter. När man måste ta ner mårsseglen blåste det cirka 22 sekundmeter.

Ta focken på stäven: troligen skota detta segel, som var ett fyrkantigt råsegel längst ner på förmasten (alltså inte som nu ett trekantigt segel), i båtens längsriktning med den främre sidan vid stäven. Man ville nog ha det uppe för bättre manövrerbarhet och stabilitet, och när man drev med vinden blev det mindre vindfång så.

Swicktet besan och storsegel: sviktat besan- och storsegel. Se bild. Besanen var föregångaren till mesanen, det aktersta seglet. Se bild på nästa sida. Mesanen är också ett fyrkantigt segel, men ett gaffelsegel. Det sätts och tas in genom rörelser utifrån och in mot masten längs bommarna. Hur man sviktade det får var och en fundera ut, då jag inte hittat någon bild på det. Kanske man beslog det intill masten i den övre delen, så att det löpte ut som en trekant nertill.



Sviktat råsegel (enligt Nautiskt bildlexikon)

Avlägga på någon bog: gå över stag (till den andra bogen eller sidan) vid kryssning.

Repe: borde vara imperfekt av repa, men det har jag inte hittat i någon ordlista som en sjöterm.

Sticka upp: släcka på, släppa ut. Mest bara *sticka*.

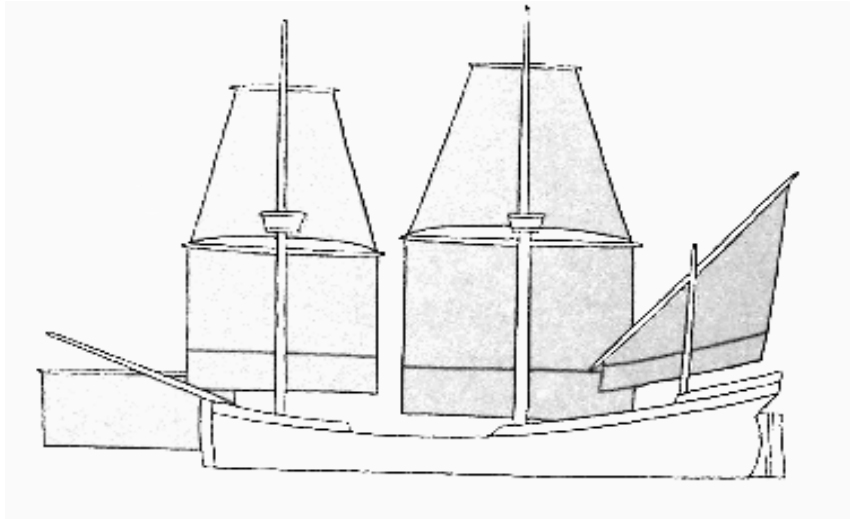
Hals: lina i vardera av råsegelns nedre hörn för att justera nederdelen av seglet framåt, i motsats till skotet som fäste på samma punkt och justerade bakåt. (Hela seglet reglerades i sidled genom brassarna). Det var ett komplicerat företag att manövrera ett segelfartyg, och jag kan inte förklara hur man gjorde i det här momentet (för att gå över stag genom att släcka på en hals).

St: vet: gammal förkortning för ”som han/hon/de sade” (alltså att orden stod för den som sade det) som jag uppfattat det vid läsning av dombokstexter.

Faktor: agent, någon som på annans uppdrag sköter affärer.

Kommentarer:

Vi har här en mycket dramatisk och detaljerad berättelse. Arvid Bengtsson ägde fler skepp 1706, bland andra den kravellbyggda hukaren St. Petter. Detta år finns en mycket noggrann förteckning i rådhusrättens protokoll över alla fartyg som sökte sjöpass i Göteborg. Inget annat år är så fullständigt. Ett sjöpass måste sökas varje år vid magistraten (rådhusrätten) och var en legitimationshandling för befälhavaren och ett registreringsbevis för fartyget. Det var vid passage genom Öresund man måste ha ett sådant pass eller brev som bevisade att skepparen var svensk undersåte och att fartyget och lasten ägdes av svenska undersåtar. Om man sökte sig västerut mot Nordsjö- och Medelhavshamnar krävdes ett latinskt pass.



Besan. Föregångare till mesan. Det aktersta seglet på denna holländska flöjt (Nautiskt bildlexikon). Jfr krejaren i avsnittet om *Haffruen* som har en mesan.

De ombordvarande namnges i protokollet, och det är möjligt att identifiera två av dem som anor eller andra släktingar till oss. Bryngel Larsson nämns som timmerman på handelsfartyg åtminstone från 1701 1/12. Han var svåger till skeppsbyggmästaren Anders Persson i Torslanda Nedergård och hade säkert lärt sig yrket där. Bryngel var med om mer än en vådlig händelse under sina färder. Den 20 februari och de följande veckorna 1705 vittnade han inför rådhusrätten i fråga om ett skepp som blivit borta i England.

Mattis Helgessons livsöde skulle man inte ha känt till om det inte vore för den här berättelsen. Den sista noteringen om honom som jag hittat i de avnliga källorna är vid enrolleringen 1703, då han står som dräng hos brodern Anders i Skuteviken. Han sägs då vara 18 år och "sjöfaren" men inte enrollerad. Han bör ha varit mer än 18 år, då han enligt födelseboken måste ha varit född före 1684. Vid tiden för den här resan och dödsfallet var han alltså ungefär 23 år.

Destinationsorterna beskrivs något felaktigt i originaltexten. Det ser där ut som om S:t Martin ("S:t Mårten") ligger i Biscayabukten ("bukten"), men den ligger alldeles vid Dunkerque. Troligen tog man in pappret i S:t Martin, även om man sades vara förhyrd till Dunkerque, som var ett mycket mera känt namn. Däremot ligger La Rochelle i bukten, och att man verkligen var där framgår ju av att man träffade herr Vlaming. Det framgår också att det främst var för att hämta salt man gick dit.

Vädret under den sista etappen kunde inte ha varit värre. Inte nog med att det blev storm. Man råkade också ut för dimma, något av det värsta en sjöman kan tänka sig. Dessutom var det snöyra både den 6 mars vid Vinga och natten mellan den 10 och 11 mars vid Skagen. Det betyder ganska kallt väder för årstiden. Vindriktningarna som anges (väst och västnordväst) är svåra att få ihop med det faktum att skeppet drev västerut mot Skagen. Enligt vad jag fått veta av SMHI blir det som regel en vindvridning i samband med att ett lågtryck med storm drar fram. I dessa berättelser ser man att vinden vrider medsols, ibland nästan ett helt varv. Se mera om detta i samband med majstormen! Jag skulle tro att vinden efter dimman (då det ju var stiltje) började från sydost eller syd. Man befann sig vid Gullholmen och kom troligen ganska långt ut till havs och lite norrut, innan dimman lättade. När man kunde segla lite igen var kursen sydostlig, mot hemorten Göteborg. Då hade vinden västrat och ökat. Det var då man minskade segelytan. Sedan vred vinden mot västnordväst och nord och troligen nordost. Med nordostlig vind kunde man driva snett ner mot Skagen.

Så har vi själva förlisningen: vilken dramatik! Sjömännen svävade ju i största livsfara och räknade inte med att klara livhanken. De hade berett sig på att aldrig återse sina kära. Dess-

utom var det rent fysiskt mycket svårt att ligga fastklamrad på vraket i mörker, köld och väta. Man kan se liksom på en film eller på tavlor av Skagenmålarna hur räddningen gick till, när de första sex männen kom iland på den ödsliga sandstranden och letade upp folk som sedan kunde gå i sina båtar och mot de höga vågorna ta sig ut till de kvarvarande och rädda dem, alla utom en. Han hittades dock och kom i vigd jord.

Efter räddningen måste folket bärga vad som kunde tas tillvara av skepp, utrustning och last. Det blev värderat till sammanlagt cirka 116 riksdaler danskt mynt. Bärjarlönen var en tredjedel av detta. Var och en av skeppsfolket fick då ungefär 3 daler. Mera fick de då genom den förhöjda hyran som utdömdes vid rådhusrätten, där var och en fick svära sin ed ”med tre fingrar på bibeln” (ett vardera för Fadern, Sonen och Den helige ande); timmermannen hela 15 riksdaler och matroserna 7 riksdaler var.

Majstormen

Väderrapport

I de olika protokollen får vi veta att det stormade mycket under torsdagen den 31 maj, men inte mer än att det var möjligt för lotsar att gå ut och för småbåtar att fiska. Fredagen den 1 juni blåste det också mycket, men mindre än dagen innan. Sjötrafiken ökade något med lotsning och småbåtar. På lördagen hade det mojnats så att det gick att gå ut obehindrat. Under söndagen var det också farbart, även om vinden ökade igen på söndagskvällen. I berättelsen om Vänskapen som strandade vid Ekeskär får vi dessutom noggranna vindriktningar, och i protokollet i Marstrands rådhusrätt framkommer att det på kvällen den 31 maj var en stark sydsydvästlig storm och ”mistigt och tiockt, muhlet Rägn wäder”.

Vid Vinga var det den 30 maj vid niotiden på morgonen en sakt ”bramsegelskultje” från nordnordväst, ungefär 5 sekundmeter. Mot middagstiden började vinden ”skiärpa till östers”, sedan till sydost, sydväst och sydväst till väst. På eftermiddagen hade vinden ökat så att det var ”nästan omöijeliget” att få ombord någon lots. Stormen höll på i två dygn efter förlisningen och bör enligt denna berättelse ha stillnat på lördagen 1 juni, precis som i fråga om vraket vid Rörö.

Av en annan berättelse framgår att stormen drabbade ett stort område, och att flera skepp på Nordsjön tvingades vända tillbaka till Sverige.

Med dessa uppgifter kontaktade jag SMHI via hemsidan på nätet och fick svar av meteorologerna Hans Alexandersson och Anders Persson. De meddelade att några systematiska väderobservationer aldrig har gjorts före 1722, varför det inte finns några samlade historiska väderrapporter att gå efter.

Kan man då veta något om stormar och annat oväder i slutet av 1600- och början av 1700-talen? Ja, jag har i rådhusrättens protokoll hittat förlisningar nästan varje år, dock inte alltid i Göteborgs omedelbara närhet. Alla förlisningar berodde väl inte på att vinden närmade sig orkanstyrka. Fartygen var vindkänsliga och inomskärs svårmanövrerade. I en anteckning heter det att en storm i september 1696 var den värsta sedan 1674. Efter 1706 har jag inte hittat något om en sådan ”värsting” under de år jag hunnit gå igenom till och med 1717. Dock var det en svår isvinter 1708-09, då det låg havsis åtminstone 4-5 mil ut från Norges sydspets.

Åter till våra meteorologer. Någon typisk stormsäsong är det inte i början av juni. Bruk av olika kalendrar gör att de dagar vi här har att göra med motsvarar 9-11 juni nu för tiden. Det finns enstaka exempel på stark vind i juni under senare år (t.ex. i Torslanda 21 juni 1974).

Att vinden vred sig nästan ett helt varv medurs tyckte jag verkade märkligt, men det är ändå (för att citera våra sagesmän på SMHI) skolboksmässigt typiskt för inledningen av kraftiga lågtryck.

Det kan enligt meteorologerna under majstormen 1706 ha rört sig om en lågtrycksränna från havet mellan Skottland och Island till mellersta Skandinavien, vari 2-3 lågtryck rörde sig på en bana från England till Finland och passerade med sitt centrum strax norr om Göteborgsområdet. Majstormen bör ha bestått av 2-3 delar med något svagare vind emellan och bör ha varit något mera utdragen än 31 maj-1 juni. Om man tar med i beräkningen att stormen började eftermiddagen den 30 maj och att ett mindre lågtryck kan ha passerat på söndags-kvällen 3 juni stämmer det mycket bra.

Under sitt maximum 31 maj har vinden antagligen haft varierande styrka med ett medel på 25 sekundmeter. På fredagen den 1 juni var det en minskning av vindstyrkan, eftersom två personer kunde ta sig från Hyppeln till Rörö och tillbaka med en liten båt. Vid Ekeskär började man den dagen också kunna ta sig fram med små båtar. Kanske det då blåste 15-20 sekundmeter.

Det drar ihop sig

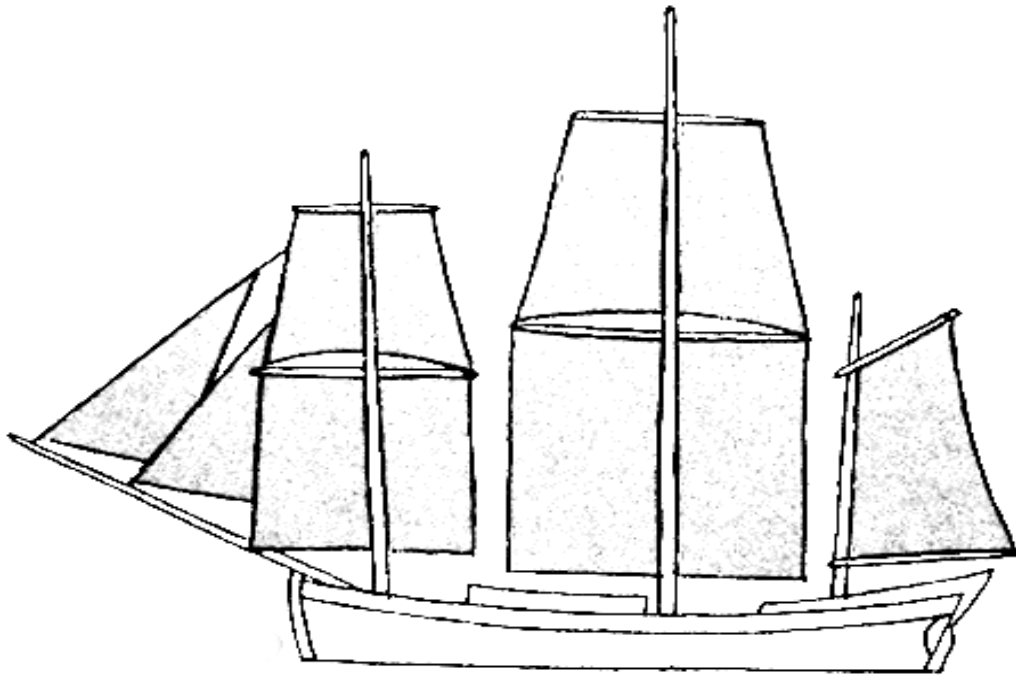
Onsdagen den 30 maj 1706 började med vackert försommarväder men inte mycket till segelvind, bara 5 sekundmeter. Många segelfartyg rörde sig i farvattnen utanför Göteborg. De flesta av dem gick sina planerade rutter och kom fram som de skulle. På sin höjd har de bevarats till eftervärlden genom korta noteringar i rådhusrätterna vid ansökande om olika friheter och i tulljournaler vid erläggandet av den tull de måste betala. Dessa får vi lämna åt statistiska bearbetningar av handel och sjöfart. Men åtta fartyg har genom oförutsedda händelser kommit att lämna vittnesbörd om den tidens villkor och tilldrar sig ett särskilt intresse för den släkt- och hembygdsforskare som är intresserad av sjöfart och skärgårdsliv.

Rådmannen Jacob Utfalls skepp *Haffruen* lämnade Göteborg med destination Frankrike. De två skeppen från Stockholm *Carlberg* och *Anna Dorothea* närmade sig Marstrand. Ett danskt skepp var inte långt ifrån den stora och välkända farleden Kalvsund, och ett icke namngivet skepp från Göteborg var på väg hem. Skeppet *Salvator* kom längs kusten och skulle till Göteborg. Stockholmsskeppet *Vänskapen* var på hemresa efter att ha tillbringat vintern i Portugal och hade med sig en last av vin. Till sist har vi ett veritabelt spökskepp som gick utomskärs norrut och närmade sig Vinga. Man kunde senare inte identifiera det, inte hitta några överlevande och hade inte ännu efter två år hört av någon som gjorde anspråk på henne. Alla dessa skepp gick olika öden till mötes, och vi skall följa dem ett och ett.

Haffruen

Rådmannen Jacob Utfall var morbror till kaparlöjtnanten Per Nordtmans på Öckerö hustru. Han var väletablerad i Göteborg som handelsman, skeppsredare och rådmän. År 1706 ägde han flera handelsfartyg, bl.a. kregjaren (eller kregjerten) *Haffruen* som han haft åtminstone från år 1700 och som var ett ganska litet fartyg. Det hade bara fyra matroser. Sjöpass söktes för *Haffruen* den 5 april 1706 inför den här resan. Det framgår av passansökan att Utfall var ensam ägare.

Dagen efter att de avseglat var ”de af en swår och owanlig storm öfwerijlade, hwarigenom Skieppet fått en Läckä, så att de nödgades wända om, med pumpande uppehålla Skieppet och söka hijt tillbaka, efter hwilken tijd de lobat, och Kylhaldt Skieppet, och nu äre färdige, att Lasta det igen. Men som Skieppet skall wara gammalt och swagt, att de intet wäll Kunna förtroo sig, wijdare fahra der med utan hälst skulle åstunda afskied der ifrån, förmenandes de den upburne halfwa hyran redan wara förtient”.



Krejare (enligt Nautiskt bildlexikon)

Besättningen fick alltså "kalla fötter" och vågade inte fortsätta resan med det här skeppet. Redaren Utfall påpekade att flera andra skepp tvingats till så kallade vänderesor i den här stormen, och att läckan bara berodde på att en spik rört sig på grund av de våldsamma rörelserna i vågorna, och att en bult lossnat. Man kan ju tycka att detta var ett dåligt försvar då det ju bara bekräftade att fartyget inte var i fullgott skick. Det kunde knappast göra skeppsfolket mindre oroligt. Redaren fick i alla fall en skeppsbyggmästare vid Amiralitetet att intyga att fartyget nu var så säkert att det skulle klara en längre resa än så. Dessutom lovade han förhöjning av hyran till den dubbla mot vad de betingat, vilket de något motvilligt gick med på. De hade inget bra alternativ: om de hoppade av måste de betala tillbaka hyran och dessutom böta ett belopp som motsvarade halva hyran. Vid reparationen hjälpte de till att kölhala fartyget, men för detta extra arbete fick de ingen betalning. Dubbla hyran var ju också mer än vad andra fick vid oförutsedda händelser med förseningar.

Något mer om denna tvist finns inte i protokollet, varför vi får tro att man snart kom iväg igen efter den 28 juni, då de var uppe i rådhusrätten.

Ordförklaringar:

Kylhalning: kölhalning: fartyget lades in på grunt vatten och drogs via masterna till en lutning av skrovet för att komma åt bottnen. Detta behövdes före torrdockornas tid.

Kommentarer:

Ingen av matroserna har kunnat identifieras. De namnges visserligen, men namnen är så vanliga och någon hemort anges inte. Arvid Larsson var en av dem som ändå inte hade ett alltför vanligt namn. Det gör det troligt att han var från Lilleby Sörgård i Björlanda socken, där det fanns en person med det namnet då. Anknytningen till Öckeröarna har vi genom redaren och stormen i fråga. Jacob Utfall var sannolikt helbror till Per Nordtmans svärmor. Om familjen Utfall har jag gjort en utredning och (delvis i samarbete med forskaren Boris Örnhall) hittat åtskilliga uppgifter som hittills inte varit kända eller i alla fall inte publicerade. Jag avser att så småningom skriva en artikel om denna släkt som ju många av våra öars invånare härstammar ifrån.

Jacob Utfall ägde genom åren flera fartyg, men inte alla samtidigt. Hans första skepp var sannolikt *Nordstiernan* som han fick sjöpass på 1694. Men redan 1696 står borgmästare Hans von Gerdes som ny ägare. År 1701 23/7 förordnade denne Lars Bryngelsson till skeppare på *Nordstiernan*. Lars bodde i Stockholm men var född ”på Hisingen”. Det var i Kärr i Torslanda socken. Lars var bror till Hans Bryngelsson, vilken var en ana till Petter Hansson på Björkö Ryd. Petters hustru Elisabet Berndtsdotter hade också en ana som nämns ovan i avsnittet om *Vita duvan*, timmermannen Bryngel Larsson.

Från 1695 ägde rådman Utfall *Göteborgs wapen* och från 1697 *Lillian* som köpts från Västervik, varifrån svärsonen Didrik Andersson hade kommit. Krejaren (eller krejerten) *Haffruen* hade han haft åtminstone från år 1700.

Skeppsbyggmästaren hette Rolof Roth och var även inblandad i bärgningen och ombyggnaden av skeppet *de Wrede* som kommer att avhandlas i avsnittet om julistormen.

År 1708 sökte man sjöpass för *Haffruen* redan 12 mars. Då var även rådmannens barn medägare. Ett knappt år senare var dock krejarens saga all. I rådhusrätten meddelas nämligen 1 februari 1709 att hon var ”infrusen och bortabliven”. Man berättade då om en resa som inte står någon annan äventyrsberättelse efter. Det var på väg från Amsterdam som man mellan 22 och 23 januari fastnade i isen 4-5 mil utanför Norge och till fots måste gå över isen till land och därifrån ta sig hem landvägen. Denna resa är tänkt att skildras i en särskild artikel.

Carlberg och S:ta Anna Dorothea

Skepparna Anders Griis och Sven Horn mötte en snabbt uppväxande storm och måste med sina skepp den 31 maj vid 17-18-tiden söka nödhamn i Marstrand. Stormen var stark och låg på från sydsydväst, och det var disigt och regnigt med dålig sikt. Skeppen drev med vinden men kunde styras. Det var inte lätt i okända farvatten. Någon lots sågs inte till. Men man måste in i hamnen, det fick bära eller brista. Och in kom man! *S:ta Anna* fick visserligen bottenkänning i hamnen, men varken hon eller *Carlberg* blev skadad. Det är beundransvärt att de lyckades ta sig in i Marstrands hamn från sydsydväst i kanske 25 sekundmeter med två segelfartyg. Kaptenerna gladdes sig emellertid inte åt denna bedrift, utan var mäkta förgrymmade på lotsarna och stämde dagen därefter samtliga inför rådhusrätten.

Skepparna menade att lotsarna borde ha uppvaktat alla skepp i närheten. Det var ju särskilt vid så hårt väder detta behövdes! Vakten på Marstrandsöns lotsutkik försvarade sig med att han inte hade sett skeppen på grund av den dåliga sikten. Detta var alls ingen ursäkt enligt rådmännen. Lotsarna borde med anledning av vädret ha haft fler än en som vaktade. Dessutom hade de inte ens visat sig i hamnen när skeppen kom in där. Man kunde förväntat sig att de hade rott ut genom hamngapet för att möta dem eller åtminstone hjälpt dem att göra fast.

Domen blev att den som hade haft vakt nu enligt lotsordningen från 1696 dömdes att plikta med ”2 gånger Gatulopp” eller köpa sig fri därifrån med 16 daler silvermynt (motsvarande hela 16.000 kronor nu för tiden). Alla lotsarna fick en varning och miste dessutom sina lotspengar för dessa inkommande fartyg.

Kommentarer:

Skeppen *Carlberg* och *S:ta Anna* (som hon mest kallades) hade sällskap på den här resan. De hade båda varit i S:t Ubes och lastat salt. S:t Ubes är det gamla engelska namnet för Setúbal strax söder om Lissabon. På franska hette det S:t Yves, och i gamla sjöfartshandlingar i Sverige och Danmark finns otaliga stavningsvarianter av denna för den viktiga saltimporten så viktiga ort. Efter sin vådliga ankomst till Marstrand passerade de Öresund den 17 juni på väg hem. Den 13 oktober kom *Carlberg* tillbaka och skulle till London och troligen vidare till

S:t Ubes. Där kan man ha legat över vintern, då man noteras för en resa från S:t Ubes den 21 maj nästa år. Likadant var det 1708. *S:ta Anna* seglade även österut och var t.ex. 1708 i Riga.

Vänskapen

Detta skepp från Stockholm strandade natten mellan den 30 och 31 maj 1706 vid Ekeskär mellan In-Vinga och Buskär. Denna förlisning har beskrivits så dramatiskt genom de överlevandes vittnesmål att berättelsen skulle kunna ge stoff till den mest spännande äventyrsfilm. Berättelsen är sammansatt av tre olika rättegångar. De noggranna detaljerna ger också möjlighet till studier i seglingsteknik, meteorologi och marinarkologi. Det är min favorit i fråga om skeppsbrott. Men samtidigt som man så här långt efteråt i sin ombonade stuga kan fascineras av denna händelse, måste man skänka en deltagande tanke åt de modiga sjömännen och de anhöriga till dem som omkom.



Ekeskär syns på en linje mellan In-Vinga och Buskär. Observera den stora mängden bôa norr och öster om själva holmen. Det skulle inte varit nådigt att hamna i dessa. Man förstår också varför det var svårt att ta sig dit oohv undsätta folket innan vinden lagt sig ordentligt.

Vänskapen hade enligt uppgift byggts omkring 1690 i Jakobstad i Finland och var på hela 190 läster samt tillverkad i ek på kravell. Skeppet var kraftigt byggt och bestyckat. Redarna fick skattelättnader (helfrihet) för skeppet mot att det vid behov skulle få tas i bruk av örlogsflottan. Redan 1698 var skeppet i svårigheter. Stockholmsredarna begärde då vid Göteborgs rådhusrätt att den franske kaptenen skulle stämmas och arresteras för att ha ”spolierat deras skepp *Vänskapen*”. Hur det gick är oklart, men fartyget var tydligen inte alltför illa åtgånget.

Bemanningen bestod 1706 av, förutom kaptenen Bengt Grundell och styrmannen Lars Waxell, högbåtsmannen Anders Fagerholm, konstapeln Peter Cederqvist, timmermannen Olof Lundqvist, matroserna eller båtsmännen Johan Grundell, Erik Larsson, Johan Andersson, Lars Johansson och Peter Danielsson Öhman, båtsmansmatten Paul Fischer, kocken Hindrik Johansson, kocksmatten Hans Waxbom, kyparen Nils, två utan yrkesbeteckning Petter Örling och Olof Hansson Blom, samt två icke namngivna, allt som allt 18 man.

På hösten 1705 lämnade Vänskapen hemmahamnen. Öresundstullen erlades vid Helsingör den 12 november:”Bendt Grundel af Stockholm, kom fra ibm, fremwist sit söebref Dat. d. 2 octobris paa hans förende schib Wenschabet. Wil dermed til Amsterdam”. Som destination angavs Amsterdam, men man hade tänkt sig att fortsätta till Lissabon. Vintern tillbringades i Portugal under inköp och inlastande av vin och köpmansvaror. På våren 1706 begav man sig hemåt. Kanske stannade man i Amsterdam igen. Där bodde ju många svenskar, och det var naturligt att de sjöfarande hälsade på och transporterade brev, pengar och andra tillhörigheter fram och tillbaka. Man bedrev väl också vanlig handel. Hemresan gick utan problem tills man den 30 maj passerade Vinga. Och här överlåter jag åt ögonvittnena att berätta fortsättningen. Det kan inte göras bättre.

”Sedan de på denne sin Resa från Lissabon med Skieppet Vänskapen woro lyckel.n komne Schagen förbij, och in i Kattegatt, Så passerade de d. 30 Majj Winga förbij, som är inloppet till Giötheborg, klockan ohngefehr 9 om morgonen, då Winden war N: N: W: med stilla wäder, och en sacht Bramsegelskultie; Hwar med de seglade till Middagen, att de finge de Skiären Tißtlarne på sijdan en N: O: ifrån sig, då Winden begynte, att skiärpa till östers, sedan till Z: O: och på det sidsta till Z: W: och Z: W: t: W: då Skiepparen resolverade sig att wela löpa in uti någon hamn, och efter Stormen wäxte alt mehr och mehr, och war Z: W: t: W: att man på ingen Bog uthlägga kunde, nödgades de per force, att söka Winga, till att få en Lootz, men det war förgäfwes och nästan omöjliget för någon att komma om Bord, och när de ett stycke inseglade woro, hände dem den olycka, att de stötte Roeret från sig, wid hwilket tillfälle resolverades, att med ankrande salvera Skiepp och Gods, de läte alltså Teijankaret falla, såsom ock dagelige ankaret, och sedan, så snart som skie kunde, sielfwa Plichtankaret, och ströke under Råerne för Windfång skull, stucke så dageligs och Teije på sin ända, men Plichtet allena twenne Bochter, wäll beklädt, och Togen försedde, och lätte så på Guds nåd och hielp ligga till om kl. ohngefehr 4, då begyntes ett älendigt wäder, att armarne på alle 3 ankarne springa motte, som sedan wed upfiskandet förnummet är, der som ankrades war 15 fampner Steckgrund, och då befalte Skiepparen, att hänga Slupen på sijdan, och låta så ligga, men Stormen tillwäxte mehr och mehr, och war ett elendigt wäder, hwarigemom de kommo på en half Kabellängd emoot en klippa, som kallas Ekeskiär, och då Skieppet råkade drift, äntrade Skiepparen sielf, tillijka med Kocken och Båtsmansmatt och Kocksmatt i Slupen, menandes der med lijfwet att salvera, men förgäfwes, ty Slupen upfyltes strax af Siön, så att de alle 4 måste för wåre ögon sättja lijfwet till.

Medlertijd blefwe wij andre qware på Skieppet, och befalte oß i Guds hand, efter wij ingen räddning för oß see kunde, in till deß Skieppet sedermehr dref närmer in till klippan Ekeskiär, och wij 13 Man oß då på store Råen till klippan äntrade, och beswärligen krupe, då hwar Siö slog öfwer oß, och den 14.de ibland oß, som war Kyparen, genom slingrande och Siön från Råen bortslagen blef, och drunknade. Detta skiedde ohngefehr emellan kl. 4 och 5 om Söndagsmorgonen, som war d. 31 Majj, och förr än klockan war 11 samma dag, så war Skieppet alt i stycken, att wijnfaten drefwe uth, ock oß förbij, men kunde ej bärga det ringaste der af, efter man intet fahrtyg hade, utan moste på klippan uthärda i wäta, hunger och Törst, utan maat eller dricka, sampt utan Eld i 2 dygn, innan Gud tächtes stilla den häftige stormen och någon menniskja dem bärga kunde. När Stormen war öfwegången, så Kom folk till dem med Båthar, och begynte wid godt wäder bärga Redskapen, hwartill Skiepsfolket ock gjorde sitt bästa”.

Den så dramatiskt räddade besättningen satt inte overksam och huttrade på Ekeskär. Redan första dagen, på torsdagen, satte de mitt under rykande storm upp en signal (kanske en trästång med en bit segelduk) på den högsta punkten på holmen som en nödsignal. På Fotö såg man detta tecken och tolkade det rätt. Tyvärr var det den dagen omöjligt för dem att ta sig dit, men de meddelade Gunne Olsson i Hult på Hönö vad de sett. Tydiligen gick det att ta sig från Fotö till Hönö.

På torsdag eftermiddag kom Jon Nilsson från Asperö med drängen Torbjörn Börjesson från Brännö roende förbi "Ekholmen" efter att ha måst avbryta fisket på grund av stormen. De utbytte några ord och måste säkert ropa högt på grund av dånet från stormen och bränningarna. Det var omöjligt att ta sig iland på skäret. Någon bland skeppsfolket bad dem uppsöka länsman och be om undsättning. Först fram emot kvällen kom de hem. Torbjörn skickades till länsman, som också var lotsinspektör och under eftermiddagen hade lotsat in skeppet Salvator till Göteborg. Torbjörn kom till länsmanshuset samtidigt som denne kom hem. Nu hade det dock blivit för sent att försöka ta sig till de skeppsbrutna, och stormen och vågorna som låg på ner mot Södra skärgården gjorde det ändå omöjligt.

I dagbräckningen på fredag var vinden medgörligare. Gunne i Hult och hans grannar på Hönö tog sig då till Ekeskär och lyckades på nordsidan lägga till så pass att styrman Waxell kunde skicka med högbåtsman Anders Fagerholm för att hämta mat och eld. Det gick bra att ta sig in mot Brännö och redan klockan 10 på förmiddagen kom de till länsman. Då följde han med ut till olycksplatsen.

Den första dagen det gick att arbeta på vraket, vilket borde vara lördag, lovade Waxell alla öbor att få ta allt smått som låg på och runt skeppet, så att det skulle gå lättare att komma åt resten som var värdefullare. Då bärgades även det som var någon mening med av segel och rigg på skeppet och i vattnet. Det var detta som öborna i Norra skärgården gjorde, kanske medan de i Södra skärgården förde de överlevande iland och lät dem värma sig och få mat. Gunne Olsson, hans svåger Torsten Olsson i Klåva (eller Utterslätt), dennes son Stefan på Kalven och Olof Olssons piga i Gårda kom i en båt och tog hand om tre kantstötta plankor, en dragg och en valfiskelina. De anmälde det övriga, men inte plankorna som värderades till fyra daler silvermynt. För dem måste de böta tre gånger värdet, vardera (!).

Av öborna i Öckerö socken hade 18 stycken instämts till rannsaking. Det var dock bara de ovannämnda som måste böta. Vraketarna bodde i alla fyra byarna på Hönö, på Fotö, Grötö och Kalven. De var, förutom de ovannämnda, i Gårda Olof Olsson, Jon Andersson (som vid rannsakingen företrädde av mågen Jon Hansson), Anders Andersson och Truls Andersson, i Röd Lars Eriksson, Lars Andersson och Olof och Erik Anders söner och på Heden Hans Olsson och Måns Andersson. Börje Persson och Anders Persson på Grötö deltog också. Från Kalven kom förutom Stefan Torstensson Anders Eriksson till vraket, och från Fotö Olof Larsson och hans bror Hans.

När besättningen var vederkvickt deltog den med de södra öborna i bärgningen av det tyngre godset såsom ankare, tåg och kanoner. De sönderslagna delarna av skeppet hade först måst huggas bort och låtas driva iväg för att komma igång med bärgningen av det som kunde värderas. Det var ett mödosamt arbete både på och under vattenytan. Förutom det ovannämnda tog även öborna från Södra skärgården och fastlandet hand om ganska värdelösa saker som ett gammalt tåg, trä från hytten och olika stora delar av skrovet. Det mesta dög bara till bränne. Ett och annat gömdes undan men kom fram vid rannsakingen, varvid böter utdömdes.

Totalt var 23 personer från Södra skärgården engagerade i vraketningen. Styröborna var Lars Andersson, Jon Andersson, Olof Larsson, Olof Hansson, Nils Hansson, Lars Snap samt Erik Svenssons och Nils Svenssons hustrur, men även Björn Helgesson med hustru Anna Larsdotter och dottern på Tången. Köpstadsö var representerat av Per Andersson och tre ej namngivna grannar. Från Asperö kom Jon Nilsson, Anders Nilsson och Kerstin Persdotter (vid rannsakingen företrädde av modern) och Anna Andersdotter (företrädde av matmodern hustru Karin Nilsson). Donsöbon Jon Hansson kom också till vraket, men inte till tinget. Då han hade bärgat olagligt blev han därför instämd också till nästa ting. En fastlandsbo var Anders Andersson i Brottkärr som var i lag med Jon Hansson på Donsö. Det var bara dessa två och de på Styrö Tången som dömdes till böter.

Misstankar väcktes efter hand om att besättningsmän lagt beslag på föremål för egen del. Det visade sig att de flesta i besättningen hade tagit hand om enstaka klädespersedlar av ringa

eller intet värde tillhörande de omkomna, kanske i första hand för att kunna värma sig med när de kom iland. Någon skyllde på att det var för att den avlidne hade haft en skuld till honom. De ombads nu i rätten att lämna sakerna till de anhöriga. Matrosen Lars Johansson hade fiskat upp en tenntallrik och två saltkar som funnits i kajutan och sålt till en hustru i Norra skärgården ("Nordöarna"). Hon kunde (tyvärr för oss) inte namnges och inte heller hemorten. Lars hade också tagit hand om två famnar tågvirke och sålt till lotsen Börje på Brännö. Något straff för detta verkar han inte ha fått.

Besättningen bärgade en halv åmma vin (ungefär 80 liter) och Johan i Hinsholmen med Lars i Karingberget och hans gårdsbönder en pipa (ungefär 220 liter). Detta tillhörde den nu avlidne skepparen. Dessutom bärgades en halv åmma som tillhörde båtsmannen Erik Larsson. Han hade satt sitt bomärke på den. Allt det övriga vinet gick till spillo. En del drev försmädligt förbi de överlevande när de kommit iland, och en del spädades ut till intet i havet när tunnorna gick sönder.

Besättningsmännen som överlevde och deltog i bärgningen fick inte ta del av bärgarlönen. Det kan ha varit i enlighet med Sjöskadebalken i Sjölagen som det hänvisas till. Eventuellt bärgningsarbete ingick kanske i ordinarie åligganden som de fick hyra för. De övriga bärgarna överlät åt rätten att avgöra vad som var en skälig ("billig") bärgarlön. De nöjde sig inte med att göra upp i godo med styrman Waxell som förde redarnas talan, utan hoppades bli tilldömda mera än vad ägarna ansåg vara rimligt.

Hur det senare gick för de överlevande är inte så lätt att få fram, utom för en person. Den här händelsen hindrade inte styrman Waxell i karriären. Vi finner honom 1708 som skeppare Lorentz Waxell på gallioten *Haabet* när han den 31 maj betalade Öresundstull på väg från Newcastle hem till Stockholm.

Genom dykningar 1969-93 i området söder om Ekeskär har man hittat fynd som kan härröra från Vänskapen. Området är lättundersökt med god sikt. Fynden består av ett stort antal kritpipor från den tiden. Enligt stämplarna som ännu gick att läsa var de tillverkade i Holland. De kan ha inköpts i Amsterdam. I övrigt har man hittat ölkruka, delar av en mugg och av en kruka, lergods med brungul lasyr samt skärvor av stengods och blåvita porslinstallrikar (fajans) vilka kan ha utgjort en del av lasten eller använts av skeppsbefälet. Tyvärr verkar enligt spår på botten en mängd fynd olagligt ha avlägsnats från platsen av mindre nogräknade dykare. Sådana anses ha härjat där ända sedan skeppet blev vrak.

Ett välbevarat och helt stockankare av 1600-1800-talsmodell hittades före 1992 sydväst om de övriga fynden. Det skulle kunna stämma med berättelsen från förlisningen, men mot det talar att rådhusrättens protokoll innehåller en passus om att armarna gick av på alla tre ankarna innan skeppet började driva in mot skäret, vilket man fick se "wed upfiskandet". Alltså fick man tag på alla de använda ankarna. Det berättas också på ett annat ställe i texten att de bärgades tillsammans med kanonerna.

Ordförklaringar:

Kravell: borden ligger kant mot kant och inte överlappande som vid klinkbygge.

Helfrihet: det ingick i kraven att fartyget var byggt i kravell och kunde förses med kanoner. Då erhöll man nedsättning av tullen med 1/3 (enligt en artikel på nätet om skeppet Anna Maria från Stockholm).

Konstapel: oexaminerad andre styrman eller grad och funktion motsvarande korpral vid artilleriet. Behövde väl vara med eftersom skeppet förde ett antal kanoner.

Kypare: Kan betyda samma som nu eller tunnbindare. Här var det nog tunnbindare, eftersom man skulle köpa vin. Det är sannolikt att man hade egna tomtunnor med sig ner: troligen var det som vid sillfiske i Nordsjön att man medförde tunnorna omonterade för att få bättre utrymme och sedan satte ihop dem på platsen för lastningen.

Matt: av engelska mate, medhjälpare.

Bramsegelskultje: den svagaste vinden, av tre grader. Laber var svagast och frisk starkast. Här heter det ”sakta”, vilket bör vara lika med laber. Enligt Chapmans vindtabell från 1779 motsvarar det 5-6 sekundmeter. Gränsen till märsegelskultje går vid ungefär 11 sekundmeter. *På ingen bog utlägga*: inte kunna gå över stag (ta vinden på den andra bogen eller sidan) vid kryssning.

Per force: med kraft, eftertryck.

Resolverades: beslutades.

Salvera: rädda.

Tejankaret (egentligen *töjankaret*, jfr förtöjning): det mest använda för olika ändamål såsom varpning (då man rör ut med ankaret och drar sig upp mot det med ankarspelet gång efter annan mot vind och ström i hamnar) och spring (förtöjning, här med ett ankare, åt motsatt håll mot det redan anbringade för att få bättre fasthet i belägget), något lättare än det dagliga. Ofta hade man mer än ett töjankare.

Dagliga ankaret: vanligt ankare hängande på babords kranbalk (som sticker ut över relingen snett framåt och som gett namn åt riktningen på båtar; kranbalksvis, d.v.s. snett föröver. Räknades bland de tyngre ankarna.

Pliktankaret: Det tyngsta ankaret på större skepp, för svåra förhållanden (reservankare). Förvarades ofta hängande i röstet (enligt SAOB de utanför relingen på vissa äldre segelfartyg anbragta utbyggnader som gjorde det möjligt att placera fästen för vant och barduner (vantliknande maststöd) längre ut åt sidorna, så att master och stänger fick bättre stöd) på babords bog. Det kallades därför också röstankare eller bogankare. Plikt betyder egentligen litet däck i fören, men har också kommit att användas synonymt med skans.

Stryka under rårna: hissa ner dem. I fråga om storrån här ner till relingen.

Sticka på sin ända: släppa ut hela tåget, vilket gav maximalt fäste för ankaret på bottnen.

Bochter: bukter, ett längdmått som enligt Joakim Severinsson vid MASG var ett varv ankartåg när det var uppskjutet (hoprullat) inne i fartyget. En bukt var ungefär 15-20 meter.

Wäll beklädt: skyddat mot nötning genom att viras om med garn. Gällde här ankarringen och sannolikt även ankartåget (Joakim Severinsson).

Försedde: i gott stånd, t.ex. nyrenoverade.

Arm (på ankare): den böjda delen längst ner, slutande i två breda spetsar (flyn) och med längsriktningen i 90 graders vinkel mot ankarstocken upptill.

Springa: gå av, brista.

Famn: 1,78 eller 1,85 meter enligt olika källor.

Steckgrund: dyig, klibbig havsbotten.

Kabellängd: 100 famnar (178-185 meter, oftast approximerat till 200).

Slingrande: rullande i vågorna.

Kommentarer:

Vänskapens förolyckande avhandlades vid tre rannsakingar. Först hölls en på Brännö den 25 juni 1706. Där gick man dels igenom hur det var med att besättningsmän sades ha lagt beslag på sina omkomna kamraters ägodelar och dels hur det skulle bli med bärjarlönen för dem som var berättigade därtill. Det andra tingsärendet var det vid Göteborgs rådhusrätt tre dagar senare. Det var en sjöförklaring för att försöka reda ut hur olyckan gick till, om någon varit oansvarig, och för att gälla som intyg i samband med anspråk på försäkringspengar (assurans). Den tredje rättegången den 1 juni 1707 gällde öborna som deltagit i bärgningen. Hade de gjort sig skyldiga till olaga bärgning? Man undersökte var och en eller i grupp som de uppträtt vid vraket. Det blev sju paragrafer i protokollet.

Den spännande ögonvittnesskildringen vid sjöförklaringen hade Odenvik inte tillgång till den när han i Styröboken skrev om det rättsliga efterspelet vid Östra Hisings härads tingsrätt på Brännö den 25 juni. Protokollet från den 1 juli 1707 nämns inte i Styröboken, men

Odenвик använde ändå uppgifter därifrån i boken. Av en tillfällighet fick jag kännedom om detta protokoll medan jag höll på med artikeln och kunde snabbt få fram en kopia från Göta hovrätt. Här har jag nu skrivit ihop de tre berättelserna till en fortlöpande helhet.

I det ena protokollet kallas Ekeskär holme, vilket stämmer bättre med storleken. Den är enligt kartan ungefär 400 meter lång och 200 meter på det bredaste stället. Det verkar inte som om den någonsin varit bebodd. Det har däremot Buskär som är lite större. De överlevande hade egentligen en osannolik tur. Om skeppet hade kommit bara några hundra meter längre väster- eller österut, hade det säkert drivit på något av de många "bôa" som finns där, och då hade de inte haft en holme att rädda sig upp på. Hur det ser ut på och vid Ekeskär har jag genom vänlig hjälp av Joakim Severinsson vid MASG lyckats få fram. Se första sidan och på nätet! Under våren eller sommaren skulle det vara roligt att komma dit för att titta och på platsen kunna meditera över det som hände 1706.

Uppgifterna om Vänskapens byggnadsår och storlek har jag fått från en artikel av Staffan von Arbin i Uddevalla i *Marinarkeologisk tidskrift* 1996 nummer 4 som heter "Vänskapen vid Ekeskär", vilken vänligen tillställts mig via nätet av Lennarth Högberg. von Arbin byggde sin artikel till stor del på uppgifter av Peter Bergström i Göteborg.

Jakobstad ligger långt norrut i Finland, mitt emot Umeå. Storleken 190 läster är minst 10 gånger den som var vanlig i allmogesjöfarten under den danska tiden och hälften så stor som en medelstor ostindiefarare. Längden var vid detta lästetal drygt 110 fot, eller 33 meter. Det motsvarar också ett nutida fartyg på ungefär 475 ton. Ek på kravell var det vanligaste sättet att bygga på då och uppmuntrades av myndigheterna.

Befäl och besättning är svåra att identifiera. De kan liksom skeppet ha kommit från Stockholm, men det är inte säkert att alla gjorde det. Jag har inte lyckats hitta något om vare sig Grundell eller Waxell i Stockholm genom användning av sökmotorer på nätet. Det fanns i stället personer med namnet Grundell i Göteborg och Kungälv vid den tiden. Matrosen Johan Grundell var säkerligen en nära släkting till skepparen. Om det var den Jonas Grundell som enligt Göteborgs rådhusrätt 1716 sökte tjänsten som slusskrivare vid Lilla Edet är svårt att säga, men inte omöjligt. Högbåtsmannen Fagerholm uppges ha varit son till en av redarna. I så fall hade skeppet sålts mellan 1698 och 1706, då namnet Fagerholm inte återfinns bland de ganska många ägarna som namnges 1698.

Uppgifterna om avgången hösten 1705 och mellanlandningen i Amsterdam kommer från ovannämnda artikel. Där står att man lämnade Lissabon i början av maj. Det är oklart varifrån den uppgiften kommer. Att resan hem påbörjades då, tycker jag är mycket osäkert. Det kan ha varit i april (eller ännu tidigare). Resan var lång och ofta gick man in i en eller annan hamn på vägen. Dessutom låg vinden vanligtvis emot under någon del av färden, så att man måste ligga stilla.

På flera ställen verkar man ha angett datum och veckodag fel. I skildringen i Göteborgs rådhusrätt står det bara att man satt på skäret i två dygn. Här finns ingen motsägelse. Emellertid sägs att den 31 maj när man räddade sig till skäret var en söndag. Det är helt fel och troligen ett slarvfel av skrivaren. I protokollet från Brännöttinget 1706 sägs att bärgarna kom till vraket på fredag morgon, vilket enligt kalendern var den 1 juni. Det låter förvånande om man inte har läst det från 1707. Dock kom man på fredagen knappast till vraket för att bärga utan för att undsätta de överlevande, som jag tolkar protokollen.

Redan på onsdag eftermiddag blåste det så mycket att det inte gick att få en lots ombord. Vi kan följa resan förbi Vinga, till Tistlarna och tillbaka, samt till sist drivandet till den slutliga destinationen Ekeskär. Den noggranna beskrivningen av vindens vridning och ökande i styrka är trovärdig enligt nutida meteorologer. Jag hänvisar här till avsnittet om vädret ovan. Vi får en intressant inblick i hur det gick till att försöka klara ett segelfartyg i storm på den tiden, med kursändringar, sökande av nödhamn, anpassning av riggen och ankrande.

Bottnens beskaffenhet stämmer inte helt med dykarnas observationer som de meddelas i *Marinarkeologisk tidskrift*. Den bestod i närheten av Ekeskär av sand och snäckskal med riklig växt av alger. Ankringen företogs dock längre ut (en halv kabellängd, alltså knappt 100 meter), där det var djupare. Det är möjligt att det är dygt och lerigt där ("steckgrund").

Den riktning man drev in mot skäret i stämmer med angiven vindriktning, och ankarfynd och övriga vrakfynd stämmer i fråga om avstånd och riktning. Det är enligt min mening emellertid tveksamt om ankaret kommer från Vänskapen. Stocken var välbevarad. Jag tycker att det vore egendomligt om det av naturliga orsaker legat med stocken nere i leran och därigenom bevarats. Ankare borde lägga sig med båda armarna på botten och den lättare stocken stående i lodled. Det kan betyda att ankaret var från senare tid. För en äldre datering talar att stocken var sammansatt med naglar och inte band, och att det inte fanns någon kätting. Flera fartyg har strandat i området, men inget mer som är känt från samma tid som *Vänskapen*.

Ibland var ankarna på den tiden av så dålig kvalitet att de gick sönder. Jag har i ett rådhusrättsprotokoll sett hur en ankarsmed stämde på grund av dålig hållbarhet hos detta så livsviktiga hjälpmedel. Vid ankringen var det 15 famnars djup, ungefär 27 meter, samma djup som man fann ankaret på 1992. Pliktankaret fälldes med bara två buker, alltså 30-40 meter. Det var på tok för kort för att hålla enligt nutida regler för ankring. Man bör på ett sådant djup sticka ut en kätting åtminstone tre gånger vattendjupet. På den tidens fartyg med stort vindfång och ingen ankarkätting blev påfrestningen på ankaret så stor att taget lätt lyfte sig så att ankaret började dragga. Detta hände allt lättare ju kortare taget stuckits ut, och det var därför säkert nödvändigt att sticka ut ett tåg långt mer än tre gånger djupet.

Räddningen kom genom att någon upptäckte möjligheten att krypa ut på storrån och släppa sig ner på skäret. Rån hade strukits, alltså sänkts ner mot relingen. De behövde då inte klättra upp i masten en bit först, men det var säkert svårt nog i den kraftiga blåsten, slingrandet och störtsjöarna. En av dem klarade ju inte heller att hålla sig fast. Kaptenen var här inte den som lämnade sitt skepp som sista man. Det är svårt att tänka sig något ädelt syfte med att ge sig iväg först. Kanske han var ny och oerfaren jämfört med flera av besättningen och gav sig av mot bättre vetande. Så fick han också sitt straff omedelbart. Namnet *Vänskapen* kom på det sättet att bli ironiskt, liksom genom att flera i besättningen lade beslag på sina avlidna kamraters ägodelar.

Där vrakfynden gjordes närmare skäret är det 10-17 meter djupt. Fartygets djupgående var ungefär fyra meter. När det tog in vatten kom ju botten längre ner, men knappast så mycket som 10-17 meter. Man kunde ju ta sig ombord vid bärgningen, så skeppet hade inte sjunkit helt. Havsbotten sluttar, så föremålen kan med vågrörelser vid botten ha förts längre ut än där skeppet lade sig till sin sista vila. Sådana rörelser observerades vid dykningarna.

Fyndplatsen och andra fakta gör att man i förstone kunde misstänka att det var på det lilla skäret söder om Ekeskär som de överlevande räddade sig iland. Storleken enligt kartan är cirka 50x30 meter och skulle kunna rymma ett tiotal man. Uppgiften om ett tecken som kunde ses från Fotö gör att man ändå måste anse att de kom sig upp på det egentliga Ekeskär. Att man lade till på nordsidan antar jag bara, men vinden låg ju på från sydväst.

Carl Larsson som Brännölots (*Vingalots*) hade enligt uppgifter i lotsrullan 1788 som lotsled *Vinga-Göteborg*, *Kalvsund*, *Malesund*, *Varghålan* och *Vrångö*. Någonstans där hämtade han in skeppet *Salvator*. Troligen var det inte via *Vinga*, eftersom han inte upptäckte de strandatta på det närbelägna Ekeskär. Vilken bedrift av Carl Larsson det måste ha varit att lotsa in ett skepp i den här stormen!

Skeppet *Salvator* nämns sporadiskt i olika källor. Det var ganska stort och ägdes 1706 av borgmästare von Gerdes, handelsmännen Sebastian Tham och David Amija (arvingarna) samt hela åtta andra redare. Hösten 1704 användes det inom enrolleringen med skeppare Helge Börjesson och styrmannen Erik Nilsson från Viken i Björlanda socken. Besättningen bestod av 21 man.

Bland vrakletarna nämns Torsten i Klåva eller Utterslätt. Det var Torsten Olsson. Hustrun hette Maret och nämns i andra källor bara till och med 14 maj 1705. Mantalslängderna är svårtolkade. Maret var sjuk vid rannsakingen 1 juli 1707, och man kan genom denna uppgift flytta fram hennes dödsdatum en bit. En fråga gäller svågerskapet. Jag har en uppgift som säger att det bara fanns två syskon i Hult, och att löjtnant Per Stenersson var Gunnes svåger. Ibland kunde svåger betyda annat släktskap än vad vi menar idag. Anders Eriksson skrivs så att man kan tro att han bodde i Klåva, men det gjorde han inte. Den enda ort som kan komma ifråga är Kalven. Han var svåger till Stefan Torstensson. Stefan sägs i den renoverade dom-boken bo på "Klefwan". Vid en kontroll med originalet visar det sig att det skall vara "Kalfwen". Det har blivit en felskrivning. Det har det även gjort i fråga om Jon Hansson i Gårda. Det står "Hansson" i originalet och "Andersson" i renovatet.

I Styröboken står det "ömma" i fråga om en viss mängd vin. Jag läser det som "åmma", och när jag har letat i tabeller över mått och vikt har jag funnit att det mest skrivs åmma, åhma eller till och med bara åm. Det fanns många storlekar på volymer för vätska, alltifrån pipa via åmma, tunna och ankare till kanna. En pipa och en åmma var alltså betydligt större än en tunna som var på ungefär 125 liter.

Lotsen Börje på Brännö 1706 bör enligt en utredning av Jan Berner på Brännö och Folke Danbratt ha varit Börje Larsson. Han var lots ännu 1717 och anklagade då två lotskamrater för att ha låtit hans båt driva från land och därmed gå förlorad när fienden, danskarna, var på öarna.

Besättningsmännen var inte primärt stämde för något brott: hela besättningen skulle bara "avhöras edeligen", varefter de som eventuellt dömdes skyldiga skulle få sitt straff. Av dessa visade sig åtta ha tagit saker, vilka rätten nu befallde dem att lämna tillbaka. Styrmannen hade "förfarit redeligen och väl", och han blev inte dömd till böter (inte heller någon av de andra). Den andra delen av den första rättegången handlade om att bärgarna inte ville acceptera den värdering som låg till grund för deras lön. Den ansågs av dem alltför snål, men redarna var förstas nöjda med den och ansåg den skälig ("billig"). Bärgarna ville i stället ha rättens bedömning. Inte heller "bärgar- och skärgårdsfolket" hade från början stämts för något brott. De skulle vittna och avgöra sin tvist med redarna. Man kan säga att rätten hävade in en mängd personer för att plocka ut dem som eventuellt hade gjort något olagligt.

Bärgarna tog inte sin bärgarlön: de fick den efter en oberoende värdering och enligt en för länge sedan fastställd taxa, en tredjedel av värdet sedan omkostnaderna dragits av. I domen sägs det att ingen av besättningen fick bärgarlön. Om det var för att de var skyldiga att hjälpa till är svårt att säga utan tillgång till lagboken. Styrmannen överklagade å redarnas vägnar beslutet om sedvanlig bärgarlön ("efter åhberopade ordres"). Detta är egendomligt, då rätten hade beslutat om det som var sagt från början, och som var till redarnas fördel. Kanske det var så att man ansåg att besättningen borde ha fått del av bärgarlönen. Men även bärgarna överklagade i två punkter. Den ena gällde att de ville bibehållas vid sin förtjänta bärgarlön, och det andra att de ansåg värderingen för låg. Men om de nu hade tilldömts den sedvanliga lönen, hade de ju inget att klaga på! Ja, det är inte lätt att förstå allt.

På nätet finns sjölagen av 1891. Där finns några paragrafer som kan belysa ovanstående, under förutsättning att de inte ändrats genom årens lopp. Här följer några utdrag. Åligger det någon enligt avtal att verkställa bogsering eller lotsning eller utföra liknande arbete för fartygs räkning och råkar fartyget i fara, äger han rätt till *bärgarlön för hjälp som han lämnar fartyget, endast om hjälpen icke kan anses ingå i fullgörandet av avtalet*. Har någon, som deltagit i bärgning, genom fel eller försummelse föranlett den fara vari fartyget råkat eller har han vid bärgningen gjort sig *skyldig till stöld eller snatteri eller till undandöljande av bärgat gods eller annan sviklig handling, äger rätten förklara bärgarlönen förverkad* eller nedsätta dess belopp under vad som eljest varit skäligt. *Kunna parterna icke enas om bärgarlönens storlek, skall denna bestämmas av domstol*.

Jon Hansson på Donsö skulle stämmas till nästa ting, då han nu var frånvarande. Men det verkar inte ha blivit så. Jag har kontrollerat detta i originaldomboken och i den renoverade.

Både den här händelsen och den på Rörö tog lång tid att utreda. Det rättsliga efterspelet dröjde över ett år efter den här förlisningen och i Röröfallet hela två år.

Vrakfynd från Vänskapen har lämnats till Sjöfartsmuseet i Göteborg och Statens sjöhistoriska museum i Stockholm och bör av den intresserade kunna ses där. Det kan dock finnas åtskilligt som genom årens lopp har bärgats illegalt och nu förvaras hos privatpersoner. Jag har hört att det finns en mängd sådant som just nu håller på att kartläggas. Det skall bli intressant att se vad det är när det kan offentliggöras.

Joakim Severinsson har varit driftansvarig vid Svenska ostindiska kompaniet (SOIC) vid byggandet av Götheborg III och är medlem i Marin Arkeologiska Sällskapet Göteborg (MASG). Om ankaret skrev han på begäran av Sjöfartsmuseet i Göteborg och Länsstyrelsen. Artikeln fick jag av honom när han kom hem från Indien, där han befann sig när jag fick kontakt via nätet. Så kan det gå till vid forskning nu för tiden! Vi har tillgång till ett verktyg som ger kontakt oberoende av tid och avstånd. Våra sjöfarande förfäder rörde sig också över en stor del av jordklotet och var inte så inskränkta som ofta har gjorts gällande. Enda skillnaden mot nu är egentligen hastigheten.

Originaltexterna i avskrift kan läsas via nätet under ÖÖSF:s hemsida.

Spökskeppet

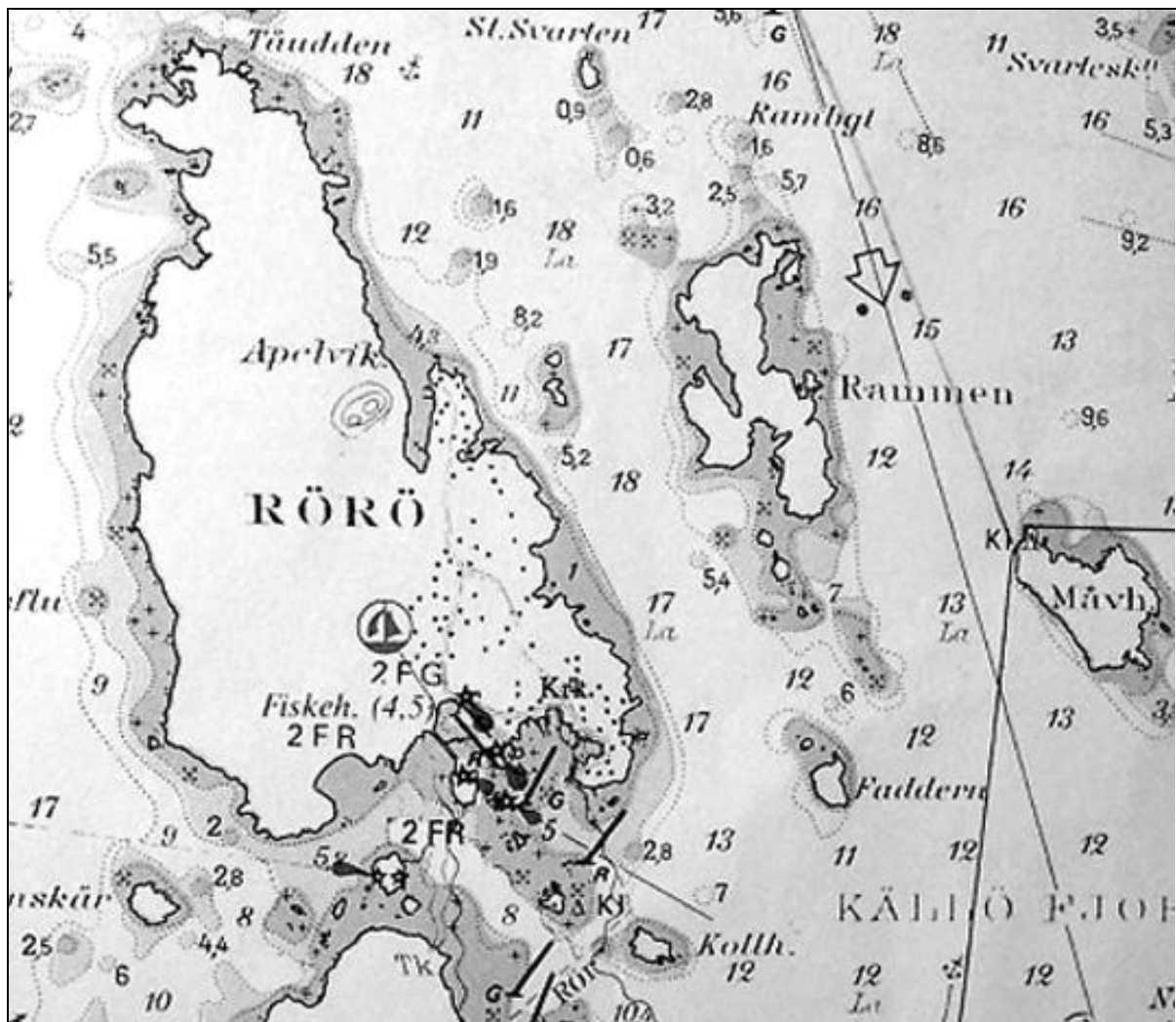
Ett spökskepp kan man kalla ett skepp som ingen vet varifrån det kommer eller vart det skall, och inte heller vad det heter eller vilka som finns ombord. Att ingen ägare ger sig tillkänna efter att det havererar kan också vara ett kännetecken på ett spökskepp. Ett sådant var det som strandade vid Rörö 1706 och känt vida omkring som vraket som gav öbor i när och fjärran en extra skörd av råg. Här är den senaste och, som jag vill påstå, den sannaste berättelsen om detta.

Onsdagen den 30 maj stävade ett fartyg norrut i Kattegatt. Det hade varit i Riga och tagit in råg och hampa. Ganska plötsligt förbyttes den ljuva försommarvinden i rytande storm. Den vred sig nästan ett helt varv och förde skeppet västerut mot Danmark och sedan norrut, för att till sist envist ligga på från sydväst och föra skeppet mot den svenska kusten. Hela natten kämpade besättningen mot elementen. Fartyget tog in vatten och blev manöverodugligt. När man mot morgonen den 31 maj kom in mot Kalvsunds öar blev man tvungen att gå i båten och överge skeppet. Men efter en kort stund kom en störsjö och slog båten över ända. Alla ombord drunknade och skulle senare aldrig bli återfunna.

Fartyget drev in mot Rörö från sydväst, norr om Hyppeln, och slogs sönder lite i taget när det drev in mot stranden. Längst ut (utomskärs) gick hampan överbord, och sedan rågtunnorna. Till slut låg vraket i flera delar och högg i vågorna, och skepps båten låg med ett hål i skrovet uppe på stranden en bra bit bort. Hela och lätt skadade tunnor låg på botten på grunt vatten, och några hade gått sönder så att rågen låg i drivor blandad med grus och snäckor.

Klockan sex på kvällen torsdagen den 31 maj gick lotsen Börje Andersson ut i regnet och vinden som i byarna närmade sig orkanstyrka och skulle se till lotsbåtarna. De låg i säkert förvar. Ingen hade varit ute med dem på hela dagen. Börje blev då varse att det drev in ett vrak i närheten. Han skyndade sig upp till de andra lotsarna och männen på Rörö, vilka kom ner till stranden och började diskutera vad som behövde göras. Vraket var så sönderbrutet att någon levande inte kunde finnas ombord, och ingen hade drevit iland. Någon räddningsaktion var inte nödvändig. Att hämta länsman Daniel Eriksson som då även var strandfogde och

bodde i Torslanda var heller inte att tänka på. Det var ju kväll, och stormen gjorde att risken var för stor.



Man får tänka sig att skeppet kom in med den sydvästliga vinden nerifrån vänster på bilden snett upp emot den nuvarande hamnen. Det kan ha gått på något flu eller någon bôe på vägen.

Nästa dag var vinden något medgörligare. Röröborna ordnade vakt vid vraket, så att ingen obehörig skulle ta sig dit. Det kanske var åldermännen Gunne Andersson och Anders Olsson. Flera av de vuxna männen gav sig ut med lotsbåten, eftersom lotsvakten hade fått syn på två fartyg långt ute till havs. De verkade behöva assistans. Det tog hela dagen att gå ut till dem och sedan få in dem till Gamla Älvsborg och Buskär. Men hela expeditionen lyckades och alla kom välbehållna hem. Kvinnorna hemma drog en lättnadens suck och tänkte på hur havet så nyss som 1702 hade tagit fyra av deras makar och bröder. De hemvändande lotsarna behövde komma in i värmen och få torra kläder och mat, och nu var det återigen för sent att hämta länsman.

Den manliga befolkningen på Rörö bestod vid förlisningen av Gunne Andersson 73 år, Anders Olsson 60 år, Anders Persson 50 år, Daniel Hildebrand 41 år, Börje Andersson 32 år, Per Andersson 30 år, Carl Hansson 28 år, Sören Torkelsson 27 år, Anders Hansson 18 år, Per Andersson 18 år och Olof Hansson 14 år. Gunne Andersson och Anders Olsson var gamla och inte så aktiva inom havsnäringarna längre. Troligen hade de varit lotsar. Anders Persson och Börje Andersson var aktiva lotsar. Daniel Hildebrand var styrman. Jag har tolkat det som lots,

då styrman ofta betydde lots på den tiden. Dock var han nog inte lots i alla fall: jag har nyligen hittat ett mål från år 1700 i Göteborgs rådhusrätt, där han var styrman på ett handelsfartyg. Troligen var han ute på någon resa, då han inte nämns vid rannsakingarna. Per Andersson d.ä. var liksom Anders Persson och Daniel Hildebrand mågar till Gunne. Sören Torkelson var sannolikt från Stora Överön och gifte sig den 15 juli 1706. Han hade tydligen flyttat till Rörö innan vigseln. Carl Hansson hade troligen flyttat till Rörö som barn med modern och kunde räknas som Röröbo redan före vigseln den 7 oktober 1706. Anders och Olof Hanssöner var bröder och söner till en av de 1702 drunknade Röröborna, Hans Eriksson. Per Andersson d.y. var son till Anders Persson. Han enrollerades 1704 och var död utomlands före 1716.

På lördagsförmiddagen syntes inga skepp som behövde lots och vädret var bra, varför det räckte med ett par man som lotsvakt. Ett par andra tog sig till länsmansgården i Torslanda Nolgård, och på eftermiddagen kom länsman till vraket. Då hade det gått i ännu fler stycken, kanske sju eller åtta. Han utövade sin makt genom att förbjuda öborna att röra något på vraket och befalla dem att hålla vakt, något som de ju redan förstått att göra. Sedan begav han sig hem igen för att fira helg och på måndagen rapportera till landshövdingen. Inte förrän på måndag kväll skulle han komma tillbaka. Sina ämbetsplikter som strandfogde väntade han sedan med att utöva till dagen efter.

På grund av vädret var det folket på grannön Hyppeln som först fick kännedom om vraket. De kunde ta sig dit på fredagen och titta men såg inget som gick att bärga, och det gick dessutom för höga vågor för sådant. Lördagen var också lugn på Rörö, men på söndagen brakade det lös. Några hade väl anat vad som var på gång när de sett Röröborna segla in och hämta länsman, men eftersom han var på väg var det inte mycket att göra. Som väl var försvann han snabbt. Det gick därför bra att ta sig till platsen på söndag och hoppas på att kunna komma över något värdefullt för egen del, främst råg. Om de hann bärga den råg som hamnat utanför vraket skulle nog ingen myndighetsperson bry sig om det eller ens få veta om det. Några kom före kyrkan, andra under tiden gudstjänsten höll på, och många efteråt då de inte hört om det hela förrän på kyrkbacken.

Folk från Nordöarna kom först och började bärga råg från havsbotten ”inomskärs”. Redan klockan åtta på söndag morgon före gudstjänsten var Röröborna och tre Björköbor där och hann före Hälsöborna, vilka ryktesvis hört talas om rågen (genom ”spargementer”). Rågen togs upp och lades på ”grunden”, alltså små skär, stora stenar och berghällar i strandkanten. Den råg som Röröborna fick utgjordes av så mycket som 12 tunnor, men det blev bara 6 kvar när den rensats på sand, sten och ”kupongar” och sköljts med sötvatten. En tunna vägde ganska precis 100 kg, så de fick mer än ett halvt ton netto. Röröborna var de enda som av sig själva anmälde rågen för länsman. Han förbjöd dem att använda den, och så blev den stående till hösten och möglade. Så kan det gå när man är ärlig och när byråkratin får råda ohämmat!

På söndag kväll kom alla de som på kyrkbacken hört talas om rågen, bland dem andra Björköbor. Bårgarna tog itu med det våta och till synes hopplösa företaget att samla ihop lösa sädeskorn som låg i vattnet. Somliga fick gå i vattnet ända upp till halsen. De använde kassar, öskar och korgar. Även på måndagen var alla Björköborna där men det blev då inget. Tillsammans fick de i alla fall ihop 3½ tunnor netto. Hälsöbornas skörd blev bara en tunna netto tillsammans, men den var av den bästa kvaliteten. De kom tillbaka tidigt på måndagen och fick ihop obetydligt med råg innan de av löjtnant Gyllenberg på Inland, vilken utnämnt sig själv till representant för landshövdingen, förbjöds bärga mera.

Hönöborna bärgade på söndag kväll och lastade båtarna fulla med råg. Deras byte blev enligt rättegången nästan 8 tunnor rensad råg (efter 8 skäppor per tunna mot normalt 6) som de rodde hem med. De fick upp ytterligare 2-2½ tunnor som de inte kunde ta med i båtarna i den ganska hårda vind som åter hade blåst upp. Detta lade de på bergen för att torka på en av Gunne Andersson på Rörö anvisad plats, där det var lätt att lägga till med båt. Från Öckerö kom Anders Jonsson och tre kvinnor. De fick en tunna netto. Det lilla de inte fick med sig

hem lade de med Hönöbornas på bergshällen. På måndagen kom Hönöbornas kvinnor och Öckeröborna tillbaka och skulle hämta resten, men för sent! Löjtnanten hade redan kommit och gjorde anspråk på den (mera om detta nedan).

På måndagen kom Hyppelsborna dit i ottan och fick ihop en tunna ren råg innan löjtnanten kom dit. Sedan kom folk från andra öar, från Hisingen och från Inland och tog upp råg, liksom följande dagar. Några personer från Lilla Överön och angränsande delar av Torsby och Lycke fick ihop 2½ tunnor netto. Detta kom inte fram förrän efter en av befallningsman Mårten Borg på Inland ledd rannsaking den 4 juli, vilken tyvärr inte har bevarats. Men för alla andra hade det blivit mindre och mindre att hitta, och det som bärgades efter onsdagen dög inte alls utan luktade illa enligt en värdering i Marstrand. Men den bästa rågen som dög värderades till 3 daler tunnan. Detta motsvarar lite mindre än hälften av det gängse rågpriset vid den tiden.

Det var alltså bara Röröborna som angav för länsman hur mycket råg de hade fått upp. Björkö- och Öckeröborna anmälde sin bärgning för tulllöjtnant Krack, innan länsman kom på måndagen och skrev upp det. Alla övriga blev tvungna att erkänna sin fångst när länsman åkte omkring på öarna för att inventera och skriva upp den. Fotöbon Olof Larsson försökte slingra sig med att han inte varit på platsen förrän efter ett par veckor, men måste medge att han under onsdagen fått upp ½ tunna. Nämndemannen Jacob Rasmusson på Öckerö fick lite råg också, men då han varit iväg på tinget under bärgningen gick han fri. Det var bara öborna från Grötö eller Kalven som inte deltog vid den här bärgningen, men de var ju med vid Vänskapen samtidigt, så det var verkligen hela socknen som bärgade vrak de dagarna.

De öbor som nämns i protokollet och som fick böta för olaglig bärgning av råg var följande (med den mängd råg som anges i texten): *Hyppeln*: Torger Olsson och änkan Anna Olsdotter 1 tunna ren råg, *Hälsö*: Torger Jonsson, Anders Persson d.ä. och d.y. samt Lars Helgesson 1, *Björkö*: Sven Persson och Torsten Bryngelsson ½, Torkel Larsson och Erik Stefansson 1, Olof Olsson ½, Bryngel Olsson och Olof Persson 1, Nils Torstensson och änkan Anna Olsdotter på Ryd ½, *Öckerö Norgård*: Anders Jonsson, Maret Hansdotter, Börta Rasmusdotter och Maret Persdotter 1, *Hönö*: Olof Olsson, Erik Gunnesson, Jon Andersson och Jon Hansson i Bergagård samt Truls Andersson, Anders Andersson och Salve Torstensson i Västergård 3/8 vardera eller 2 5/8 ihop, Gunne Olsson och Olof Halvardsson i Hult 3/4, Lars Andersson, Lars Eriksson och Anders Bengtsson i Röd 1 ½, Olof Rasmusson, Måns Andersson och Hans Olsson på Heden 2 samt Torsten Olsson på Utterslätt 1 och *Fotö*: Olof Larsson ½.

På måndagen hittade Rörö- och Hyppelsborna en del av hampan ”utomskärs”. Bärgningen av hampknippena pågick under tisdagen och, enligt en annan vittnesuppgift, även måndagen och onsdagen. Den övervakades av tullarna, inspektor Poppelman och löjtnant Krack. De två båtsmännen Martinus och Jon på tulljakten hjälpte till vid bärgningen. Hampan som skrevs upp av tullarna och länsman lade de på bergen att torka. Tulljakten transporterade sedan in den till Marstrand så att den kunde säljas på auktion. Pengarna för hampan gick till bärgarlön (28 daler). För vakthållning och transporter fick bärgarna 8 daler.

Skepps båten som Röröborna inte hittade förrän på söndagen hade ett hål i botten, men det gick att laga så att den flöt. Samma dag hade kronoskepparen Olof Tolleson från Kungälv tillfälligtvis kommit till Rörö hamn med sitt stora skepp. Besättningen på 21 man brukade enligt skeppslistor vara från Hisingen. Man lämnade båten till honom för att han skulle ta den med sig och avyttra den för deras räkning om ingen gjorde ägaranspråk på den. Problemet med båten togs upp vid befallningsman Carl Erikssons besök på Rörö under onsdagen och vid rannsakingarna, men då man inte kunde bevisa hur det gått med den och då ingen myndighetsperson hade sett den samt då den inte fanns tillgänglig för värdering, lät man saken förfalla genom att uppskjuta den på obestämd tid.

Det fanns inte mycket av vraket att ta tillvara. De större styckena låg kvar i sjön, medan de mindre hade drivit upp på land. Av masterna var bara korta stumpar kvar. Segel, tackel och

tåg var borta. Man kunde under mödosamt arbete ta vara på en del spik och bultar, liksom plankor och bjälkar. Detta bärgades av Röröborna och några från Björkö på befallning av länsman under tisdagen. Båtsmännen på tulljakten skrev upp detta medan länsman var i Marstrand och lade det i förvar inomhus. Enligt länsmans lista värderades det sedan till 61 daler silvermynt. Av detta fick bärgarna från de två öarna hälften, sedan totalt 8 daler för länsmans och två nämndemäns omkostnader först dragits av. Även bogsprödet kunde bärgas. Rår och stänger påstods ha hittats och sålts till en man på Instön, men detta förnekades. Löjtnant Gyllenberg tog fyra plankor som han sade sig vilja ha till reparation av sitt boställe som ju tillhörde kronan, men dem fick han lämna tillbaka.

På måndag morgon tog löjtnant Gustaf Gyllenberg vid greve Aschebergs regemente på Inland med sig korpral Lars Ståhlberg och begav sig ut till Anders Christensson på Lilla Överön för att få båt till Rörö. Anders, Jacob Gunnesson i Dalen, två ryttare och två andra Inlandsbor ställde upp. När de kom fram stannade Jacob i båten, medan de andra gick iland. Gyllenberg hälsade de öbor som kommit ner till båten god morgon. Han tog direkt befälet över de som han tyckte enfaldiga skärgårdsborna och försökte skrämman upp dem med att fråga om överheten varit där. Sedan ställde han en retorisk fråga om vem ön tillhörde. Svaret blev som väntat att den var greve Aschebergs, alltså kronans. Då varnade han öborna att befatta sig med någon mer bärgning av råg ”om de inte ville bära den iland”, alltså fortsätta att ta upp råg ur vattnet, men lämna bort den de redan hade bärgat.

Gyllenberg befallde nu korpralen att hämta den råg som låg på berghällarna. Kvinnorna från Hönö och Öckerö bad korpralen att få behålla den, då de hade det fattigt och många små barn. Han hade inte hjärta att tvinga dem att lämna den. När han gick tillbaka till löjtnanten med oförrättat ärende blev denne arg och hötte med käppen mot honom. Sedan sade han till kvinnorna att de redan hade fått sina båtar fulla med råg (vilket var helt riktigt, hur han nu kunde veta det) och kunde ta upp mer från havsbotten om de ville. Trots att de grät och bad för sin råg, mutade Gyllenberg i stället Röröborna att lasta hans båt med den mot 8 öre i dricks. Båten blev full. Det var tre tunnor ren råg.

Gyllenberg lät sedan ro sig iland med allt han tillvällat sig. Han lovade korpralen en tredjedel när de kom iland, men denne tog inte emot rågtunnan, då han ”redan fått sommarfödan från Marstrand”. Innan löjtnanten ansåg sig färdig med dem i båten lurade han dem att skriva på ett intyg att han bara velat komma och bese vraket och kanske köpa något till kronans behov. Dessutom stod det där att han inte tvingat till sig råg, utan erbjudits den frivilligt och att han befallt öborna att bara bärga och lägga på land och inte ta något för egen del. Men vid rannsakingen visade det sig bara vara Jacob Gunnesson som skrivit under, men han var ju kvar i båten och visste inte så mycket om vad som sades. Anders Christensson kunde inte skriva och nekade till att ens ha satt sitt bomärke där.

Efter befallning av landshövdingen den 3 juli hölls ett extraordinarie ting på Öckerö den 16 juli och infördes i Östra Hisings häradsrätts protokoll (!). Närvarande var landshövdingens ombud advokatfiskalen Rundell, länsman Daniel Eriksson och Västra Hisings nämnd. Rättegången kunde dock inte föras till ett slut, då alla inblandade (Inlandsborna och officeren) inte var instämnda att vittna. Dessutom måste saken diskuteras med landshövdingen.

Landshövdingen befallde den 23 november 1707 om ny rättegång eftersom ingen ägare anmält sig på ett och ett halvt år och alla hade behållit det de fått tag på. Saken hade avstannat och måste nu äntligen föras till ett slut. En ny rannsaking ägde rum på Öckerö 11-12 maj 1708, nästan två år efter förlisningen. Nu var det befallningsman Carl Eriksson som förde talan. Daniel Eriksson var med, liksom både Västra Hisings och Södra Inlands nämnder. Det var egentligen två rättegångar, den ena mot öborna och den andra mot löjtnant Gyllenberg.

De båda rannsakingarnas vittnesmål är sammanvägda i berättelsen ovan. I den första delen som gällde öborna blev domen: Röröborna hade gjort sig skyldiga till sabbatsbrott men gjort rätt vid bärgningen av rågen. Björkö- och Hälsöborna hade även begått sabbatsbrott men dess-

utom också bärgat olagligt. Brottet gällde enbart bärgning som pågick under gudstjänsten och inte bärgning på en söndag över huvud taget. För detta dömdes de att böta 40 marker vardera. Det motsvarar 10 daler silvermynt. Enligt böteslängden i domboken erlades dock inte dessa.

Alla som bärgat olagligt måste böta tre gånger värdet av det bärgade till treskiftes mellan målsäganden, konungen och häradet. Men böterna till målsäganden och häradet blev dem eftergivna ”för allmogens fattigdom skull”. Om man räknar ihop skörden i texten kommer man till en mängd bärgad råg om $17 \frac{3}{8}$ tunnor, förutom de tre som Gyllenberg tog och de sex som Röröborna tog upp men inte fick använda. Om textens siffror är riktiga, betyder det att det var en ansevärd mängd råg som kunde bärgas på det besvärliga sättet, allt som allt drygt 26 tunnor. Detta motsvarar över två och ett halvt ton. Rättegångskostnaderna måste också betalas av dem som fälldes, 36 daler silvermynt tillsammans.

Vid det andra tingets andra del var Torger Olsson på Hyppeln, Lars Helgesson på Hälsö och Olof Olsson på Öckerö (som tjänade hos Jacob Rasmusson) inkallade som ojäviga vittnen mot löjtnant Gyllenberg. Han kunde överbevisas i allt han var anklagad för. Han var delaktig i olaga bärgning eftersom det målet inte var avgjort och ingen rättmätig ägare till den bärgade rågen fanns. Dessutom hade han skaffat sig tillträde till denna olaga bärgning och utan be- myndigande därtill förbjudit andra att bärga. Böterna blev enligt ordningen tre gånger värdet, 27 daler silvermynt, till kronan 9 daler och för rättegångskostnaden 10 daler. Han befalldes också att lämna tillbaka plankorna. Korpral Ståhlberg däremot hade enligt samstämmiga upp- gifter uppfört sig oklanderligt och gick fri.

Ordförklaringar:

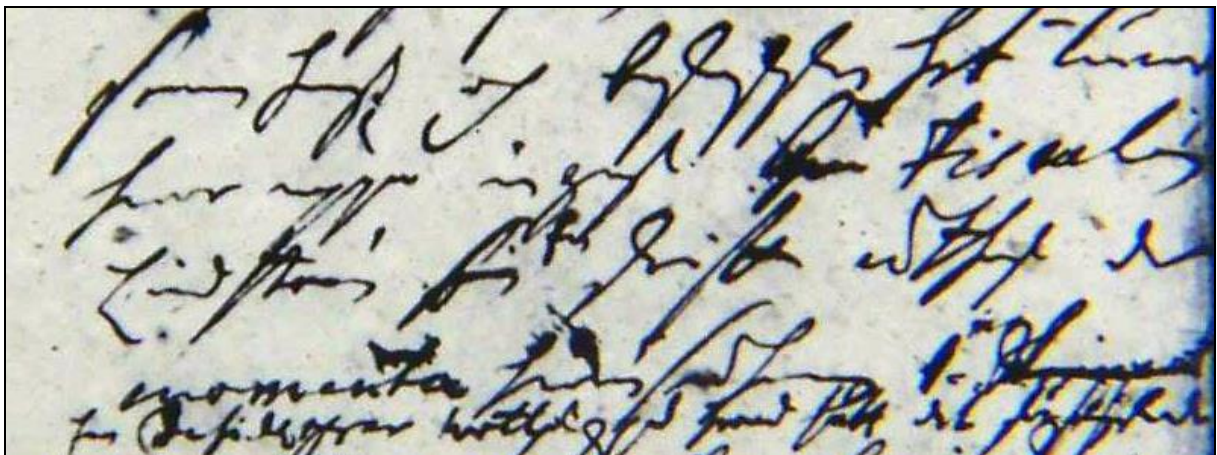
Kupongar (kubonga): vanliga strandsnäckor.

Tackel: riggens tåg med block och taljor.

Stänger: De övre delarna av masterna som var tredelade. Mellandelen kallades märsstång, och överdelen bramstång.

Kommentarer:

Berättelsen tillförs flera viktiga fakta genom rannsakingen 1706. Den är mycket svårläst som originaldomböckerna ofta är. De skrevs ju mycket snabbt för att få med allt, och det var en nödvändighet att renskriva dem efteråt. Det var dock inte alla år eller alla mål som kom med i de renoverade domböckerna, som nu förvaras i Göta hovrätt. Ett exempel på hur texten kan se ut ges här. Nedan. Genom tidsödande läsning och tolkning har jag lyckats få fram det mesta.



Min redogörelse skiljer sig i vissa detaljer från boken om Öckerö socken och, ännu mer, Röröboken. Anledningen är att jag haft tillgång till fler texter, dator och möjlighet att via nätet snabbt få fram fakta, samt mycket mer tid att analysera skeendet. Vissa spekulationer har jag

tillåt mig, till exempel i det första stycket om själva förlisningen. Hur jag resonerat kan ses här i kommentarerna.

Lasten enligt bärgningsrannsakingarna gör det mycket sannolikt att skeppet hade varit i Baltikum, där särskilt Riga var en ledande utskeppningshamn för dessa båda produkter. Väderuppgifterna i det här målet är hämtade från dem om Vänskapen och Marstrandslotsarna. Rörölotsarna hade inte ansvar för detta skepp. Det står ingenstans. Att man gick i skeppsbåten och övergav skeppet ganska långt ut till havs kan härledas av att ingen överlevande eller död fanns på vraket. Man brukade surra sig vid eller i det längsta hålla fast i något. Här kan alla ha drunknat och gått till botten, medan skepp och båt drev mot land.

Att vraket drev in mot Rörös södra strand i hamnområdet och inte i Sandviken som det påstås i Röröboken finns det flera tecken på. Ett är att den första av frågorna vid rannsakingen 1706 var: ”hurusåsom Skieppet är utj en säker hambn inkommet”. Frågan var alltså hur det kunde bli vrak när det låg i hamnen. Ett annat tecken är att Börje Andersson upptäckte vraket på kvällen den 31 maj. Då höll stormen på med oförminskad styrka, och regnet öste ner så att sikten var nästan obefintlig. Vad skulle Börje i så fall långt uppe vid Sandviken att göra? Även om han var lotsutkik skulle han inte ha kunnat se vraket så långt borta. Notera att Marstrandslotsarna inte såg de två skepp som närmade sig. Inte heller Rörölotsarna kan ha sett dem. Ett tredje tecken är att rågen bärgades inomskärs. Alltså fanns det skär utanför vrakstranden. Ett fjärde är ordvalet. Man skriver ”neder till strandhewraket”, ”indrefna vraket d. 31 Maj 1706, undher Rörö” och ”Järnredskapen inburne”. Till sist kan man anföra det faktum att det mesta som rörde bärgningen med olika personer som kom dit verkar ha utspelats någorlunda centralt på ön, t.ex. att Gunne Andersson anvisade en plats på en berghäll att lägga råg på tork, där det var bekvämt för båtar att lägga till.

Vraket var redan i flera delar när det upptäcktes. Lotsen Anders Persson på Rörö analyserade skadorna så att de hade uppkommit genom att redskap hade slagit hål på de stycken som var skadade. Vraket hade alltså inte slagits sönder enbart för att det gått på grund.

Att man lotsade de två fartygen just på fredagen härleds av att de borde ha upptäckt de strandsatta på Ekeskär om det var på torsdagen. De var ju mycket nära, vid Buskär. Att de inte gick till Ekeskär på fredagen trots att de var i närheten kan ha berott på att det inte behövdes då andra redan var där. Att länsman inte hämtades förrän på lördagen berodde säkerligen på följande: på torsdagen hade ju vraket ännu inte upptäckts, och på fredagen var man upptagen med att lotsa och därigenom rädda liv. Att man i domboken säger att det behövdes fyra man att ro i det hårda vädret kan bara betyda en sak och det är att de lotsade in de två skeppen på fredag. Om de inte lotsade då, skulle det ju inte vara omöjligt att avsätta fyra man att hämta länsman. Lotsarna prioriterade alltså sina uppgifter rätt.

Några personer i Norra skärgården deltog både vid bärgningen av *Vänskapen* och spökskeppet. Det var Olof Olsson, Jon Andersson och Anders Andersson i Gårda, Gunne Olsson i Hult, Torsten Olsson i Klåva, Lars Eriksson och Lars Andersson i Röd, Hans Olsson och Måns Andersson på Heden samt Olof Larsson på Fotö.

Anders Jonsson i Öckerö Norgård nämns vid rannsakingen 11-12 maj 1708. Genom detta får vi veta att han åtminstone levde så länge. I andra källor nämns han sist den 4 juni 1705. Han slapp mantalspenningen efter 1703 och var alltså i 60-årsåldern vid vraketandet. Dog gjorde han kanske mellan 1711 och 1714, då ingen dödbok fördes av prästen. Torger på Hyppeln sägs av Odenvik vara ofärdig. Det stämmer, men inget är känt om hans handikapp. Han beskrivs i mantalslängderna ända från 1687 som ”vanför”.

Det står i dombokstexten hur mycket råg var och en fick (brutto och netto). Om man räknar ut mängden utifrån böteslängden blir det betydligt mindre. Hur skall man tolka det? Jag tror att jag kommit på en förklaring. De enda böterna som motsvarar mängden råg i protokollet var Hälsöbornas. Alla andras böter motsvarade bara 1/3 eller 1/6 av den uppgivna mängden. Om vi då utgår ifrån att mängden är riktig i protokollet, blir slutsatsen den att all rågen inte

värderades lika högt. Hälsöborna bärgade bland de allra första och kan ha tagit den bästa. Olof på Fotö var bland de sista och fick råg som bara var värd 1/6 av Hälsöbornas. Men det går inte att få fram exakt när de olika öarna bärgade utifrån dessa siffror. Hyppeln, Björkö, Öckerö och Hönö utom Heden och Utterslätt fick 1/3 av värdet, och Heden och Utterslätt (liksom Fotö) 1/6. En förklaring till det olika värdet är säkert tidsfaktorn, men den påverkades av att slumpen avgjorde hur bra råg man hittade. Värdet bestämdes säkert också av hur väl man hade rensat och förvarat rågen.

Man kan försöka räkna ut hur mycket öborna bärgade per person. Då ser man att Torsten på Utterslätt var den effektivaste bärgaren och ensam fick upp en hel tunna. Hälsöborna tog upp minst råg per person (1/4 tunna) men den hade det högsta värdet. Olof på Fotö klarade 1/2 tunna, men av det lägsta värdet. De andra öarna hamnar på 1/2 eller 1/4 tunna per person. Vissa Björkö- och Hönöbor tog upp mer än sina grannar.

Om man räknar ihop det som Hönöborna fick upp och jämför med det som Gyllenberg tog från bergshällen, ser man att de fick tre gånger så mycket med sig hem som det de måste lämna. Det var alltså inte så att Hönöborna gick miste om all sin råg. Det var inte heller den största delen som låg på berget, utan ungefär en fjärdedel av deras hela skörd. I själva verket var Hönöborna de som bärgade mest råg (med viss reservation för Rörö). I texten är Hönöbornas brutto och netto oklart uttryckt. Men om deras värdefaktor är densamma som de andras, bör den mängd som anges ha varit nettot efter rensning.

Värdet av rågen är hämtat från den så kallade markegångstaxan, vilken presenterades på tinget en gång om året. Den angav det gängse priset på de vanligaste livsmedlen. Den här rågen sägs i protokollet ha varit värd 3 daler tunnan, men i verkligheten varierade värdet enligt ovan mellan dessa 3 daler och 1/3 daler enligt uträkningen ovan.

”Båten” betyder skeppsbåten och inte själva skeppet. Detta är misstolkat i Öckeröboken. När Olof Tolleson kom var det inte på beställning för att vakta skeppet. Så står det inte i protokollet. Han kom av en tillfällighet eller för att titta och kanske komma över något till sitt skepp. När han väl var där, kom Röröborna på att lämna båten till honom att sälja om ingen ägare anmälde sig inom viss tid. Det var alltså den lilla båten han vaktade under de förutsättningarna. Skepparen Olof Tolleson står ofta med hemorten Kungälv och nämns där i rådhusrättens protokoll t.ex. 1702 31/1, men han fick burskap i Göteborg den 21 juli 1703 och hade antagligen något samband med Öckeröarna, eftersom han tre gånger åren 1703-06 gav pengar i kollekten i Öckerö kyrka och en gång i Torslanda.

Hampan har Odenvik helt utelämnat, men det beror väl främst på att den inte nämns i protokollet från 1708. Vrakdelarnas bärgning var kanske inte heller så intressant när det var rågen som skulle framhävas. Men den övriga bärgningen är inte utan betydelse, då den inbringade en så stor bärgarlön för Björkö- och Hälsöborna. Den kompenserade därför till stor del böterna för rågen som de tilldömdes.

I den ena texten står det att länsman blev tagen till Marstrand. Vad det betyder är oklart. Det kan betyda att han blev kallad dit för att redovisa och vara behjälplig vid värderingen. Man levererade tydligen det bärgade godset till Marstrand, där det försåldes.

Det har i boken om Öckerö socken inte blivit så tydligt hur domarna föll och vem de drabbade. Detta har jag försökt förtydliga. Summan av böterna har jag också fått fram, till stor del genom saköreslängden (böteslängden) i domboken. Där står också att de dömda slapp 2/3 av böterna på grund av fattigdom. Böterna för sabbatsbrott finns inte med i saköreslängden. Kanske de efterläts helt. I missgärningsbalken från 1734 heter det: ”Idkar någor arbete eller handtwärk på thessa dagar; böte tijo daler för sabbatsbrott, utan thet sker til egen, eller annars nödtorft, som upskof ej tola kan”. Tiden det gällde om söndagar var från klockan fyra på morgonen till nio på kvällen. Troligen hade inte mycket ändrats mellan 1706 och 1734. Bötesbeloppet var t.ex. lika stort. Även böterna för sabbatsbrott skulle enligt en källa erläggas till treskiftes på samma sätt som de övriga. Att de inte finns med i saköreslängden måste då

betyda att de slapp böta, antingen för sin fattigdoms skull eller med hänvisning till nödtorften enligt ovan (eller både och).

Det anfördes jäv när de tre vittnena skulle träda fram mot Gyllenberg. Torger Olsson på Hyppeln påstods vara släkt med flera Röröbor. Det var han också. Anders Olsson var hans bror och Carl Hansson på Rörö var gift med Torgers brorsdotter. Men nu var Röröborna inte part i målet mot Gyllenberg, så det gick bra. Lars Helgesson på Hälsö ansågs vara en oförvitlig man och fick vittna utan protester, trots att han deltagit i bärgningen. Vem var Olof Olsson som tjänade hos Jacob Rasmusson? Det var nog den dräng som anges i Sörgård vid enrulleringen i januari 1703. Han var då 40 år gammal. I någon annan källa går han inte att hitta. Att han inkallades som vittne måste betyda att han var på Rörö på måndagen, men det har inte tagits med i texten. Troligen behövde han vara med för att ro och bära.

Greve Rutger von Ascheberg hade varit landshövding (guvernör) 1679-93 och var ansvarig för försvenskningen efter fredsslutet 1679. Hans namn förknippades tydligen så starkt med Bohuslän att det kändes som om länet var hans länge efter hans död. Vid tiden för vår undersökning var det amiral Erik Siöblad d.ä. som var landshövding.

Tullinspektören var Johan Poppelman i Marstrand, död 1707. Han hade tjänstgjort i Malmö från och med den 13 mars 1700. Till Marstrand kom han den 14 februari 1705. Dessa uppgifter finns i Marstrands rådhusrätt 1707. Han nämns i födelseboken 1705 24/5-1707 29/1. Släkten Poppelman var rikt representerad i västra och södra Sverige vid den tiden och hade flera framstående medlemmar, bl.a. en biskop i Göteborg. Johan var enligt en handling i Göteborgs rådhusrätt son eller yngre broder till förre kronofogden i Skåne, senare landssekreteraren i Älvsborgs län, Mårten Poppelman (död 1671).

Vid Marstrands rådhusrätt stämde Poppelman Krack den 26 januari 1707 för ”oanständiga ord”. Ärendet kom upp flera gånger det året och slutade med att Krack fick böta 94 daler silvermynt. Texten innehåller några dråpliga uttryck och svordomar, men i övrigt mest ointressanta procedurfrågor. Ett vittne var skepparen Olof Tollesson, men målet hade inget med vraket på Rörö att göra.

Tullöjtnanten hette enligt Marstrands rådhusrätt 1706 26/10 Jonas Krack (”Kraken”) men skrivs i kyrkböckerna också Krag(h). Det fanns fler som tillhörde den släkten i Marstrand då. Jonas nämns i Marstrand från och med den 2 juni 1698 (domboken) till och med den 26 mars 1706 (kyrkboken) och hustrun (alltså inte änkan) 9 januari 1707, vilket stämmer med uppgiften att han var död vid rannsakingen 1708. Möjligen dog han i tjänsten, men inte samtidigt som inspektören då inget i domboken sägs om något sådant. Änkan efter avlidne vice löjtnant Krack dog 1714 12/4 och hade efter hans bortgång varit ensam med fyra små barn.

Armélöjtnanten Gustaf Gyllenberg (död 1710) var son till Erik Berg och Christina Anberg. Han var gift med Beata Seglorin och hade ett barn. Detta enligt en släktsammanställning på nätet av Anna Byström.

Originaltexterna i avskrift kan läsas via nätet under ÖÖSF:s hemsida.

Rörölotsarnas lyckade upppassningar

Rörölotsarna utmärkte sig på olika sätt under den här stormen. Deras lotsled omfattade sträckorna Rörö-Marstrand, Rörö-Kalvsund och Rörö-Uddevalla, samt till sjöss (ibland gick de ända ut förbi Skagen!). Under fredagen var de ute och lotsade in ett inte namngivet Göteborgsskepp på hemväg och lade det vid Gamla Älvsborg. Jag kan inte frigöra mig från tanken att detta var *Haffruen* som beskrivits ovan. Det skulle stämma med hemorten, väderuppgifterna och tidsfaktorn, men det var flera skepp ute samtidigt (bl.a. flera som tvingades till vänderesor), och det är omöjligt att nå full visshet.

Eftersom lotsarna kom in på Brännö- eller Vingalotsarnas område söder om Kalvsund när de lämnade det ovannämnda skeppet, måste det betyda att de mötte det till sjöss. Där hittade de sedan det andra, ett danskt. Detta lade man vid Buskär, säkerligen vid den norra stranden där det är bäst att lägga till och där den nu sydvästliga vinden inte kom åt. Det skulle tydligen fortsätta norr- eller söderut när stormen hade bedarrat, eftersom det inte gick in till Älvsborg eller Göteborg.

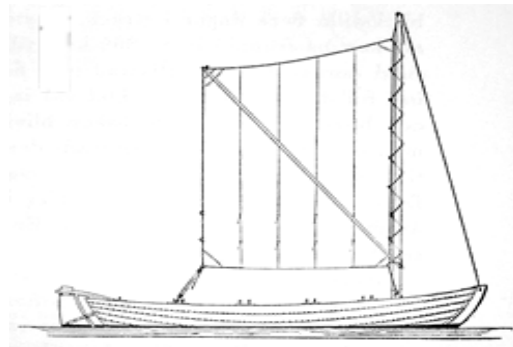
Kommentarer:

Att det var på fredagen de lotsade de båda skeppen framgår av att de skylldes på brist på folk för att hämta länsmannen efter upptäckten av vraket vid Rörö på torsdagskvällen den 31 maj. Att hämta honom var naturligtvis inte aktuellt på torsdagen, och om de inte vore upptagna med något på fredagen hade de kunnat hämta honom då.

Antalet lotsar på Rörö den här tiden var två, Börje Andersson och Anders Persson. Detta framgår av enrulleringsuppgifterna 1703. Dessutom fanns några få söner och drängar som troligen tjänstgjorde som så kallade lärodrängar. Ett par äldre män fanns också, möjligen avskedade lotsar. Lotsarna var två till antalet ytterligare några årtionden framåt i tiden, varefter de successivt ökade till fyra.

Normalt var man minst två i båten, lotsen och rorsmannen. Man kunde också ha mer än en lots och sätta av en i taget på de olika skepp man lyckades få lotsa. Vid den här tiden ägde lotsarna själva sina båtar av typen vässing. Även långt efter det att de fick större kronolotsbåtar hade de kvar sina egna. De var mycket små, 18-23 fot, och kunde seglas av en enda man. Under sådana här stormar behövdes det fyra man att ro båten mot vinden och sjöarna. Även om det 1706 fanns två båtar, hade man i hårt väder inte kunnat få fram fyra man till vardera. Det fanns sju män över 18 års ålder på Rörö omkring 1706. En av dem var 70 år gammal.

Något närmare om seglingsrutten kan man inte säga, då inget av de här två skeppen är namngivet. Annars kunde man kanske ha hittat något i tullräkenskaperna om hemort och destination.



Vässing (vessing). ”Äldre klinkbyggd allmogebåt med snipans grundtyp (spetsig för och akter) men bredare med rundade former, använd vid fiske och transporter nära kusten. Roddes eller seglades med enmastad sprisegelrigg” (Bohusläns museum). Båten på bilden är en kåg ur Olof Hasslöfs Svenska västkustfiskarna, men det skiljer inte mycket. Man får tänka sig focken som inte är satt på bilden.

Julistormen

de Wrede

Om västkustborna och de som var verksamma inom sjöfarten trodde att naturen nöjde sig med en storm i mars och en i maj, bedrog de sig. I slutet av juli var det dags för den tredje stormen! I Göteborgs rådhusrätt inställde sig den 22 augusti skeppare Didrik Johansson från Harlingen i

Friesland och hans skeppsfolk och avgav sin berättelse om förlisningen av smacken *de Wrede*, ”gifwandes beklageligen tillkienna, huruledes deß förande och då nästan ledige Fahrkost eller Smacka de Wrede kallat, uppå deß förehafde resa från Copenhagen till Krokstad i Norwegen, att der intaga en Ladning Timmer och Träwahrer, war så wijda avancerat, att han d. 30 Julii nästledne St: vet: uti temmelig hårdt wäder inkom i Kalfsunds Hampn, belägen i Skiärgården emellan Giötheborg och Marstrand, och der fälde sine ankare, intet annat förmodandes, än att genom Guds Nåde Kunna wara in salvo, men om natten emellan d. 30 och 31 Julii St: vet: upwäxte af Westan en så stark och häftig storm och hiskeliget wäder, att ankarne intet Kunde hålla, eller deß egen och Skiepsfolkets arbete och omsorg kunnat hielpa, utan Fahrkosten dreef med ett ganska högt watn in på en Klippa wid fasta Landet, och fick ej allena ett stort hool genom Bogen af en steen, utan den ena sijdan blef långs efter helt kroßad och inbögd, hwar igenom 20 säckar Malt, dem han för en god Man i Kopenhagen intagen, ock aldeles af watnet förderfwade blefwe.



Skeppet måste ha legat för ankar söderut i Lilla Kalvsund, ungefär vid bokstaven u. Med västlig vind har det drivit ner mot det nuvarande färjeläget, eller mot ett av skären utanför Hästevik, eftersom det heter ”på en klippa vid fasta landet”.

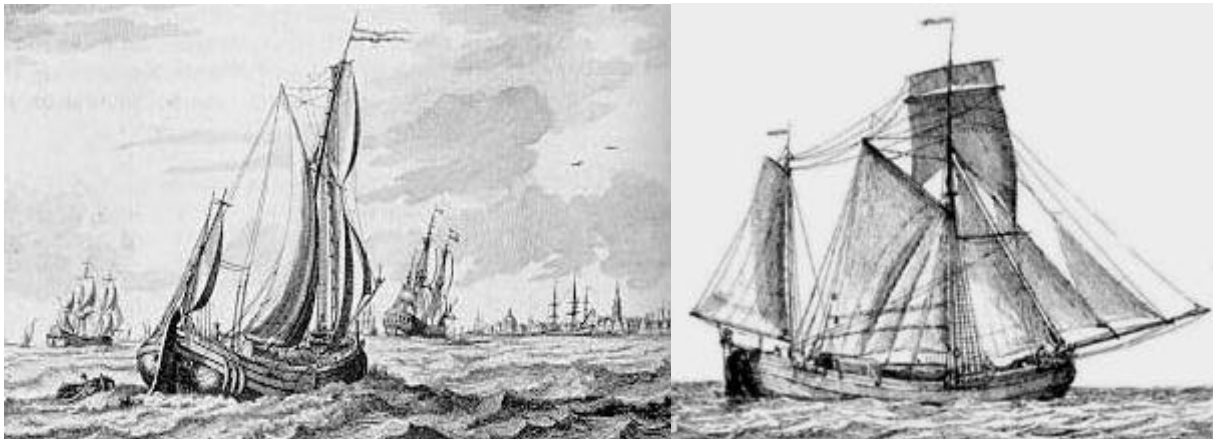
Och ehuruwäll Skiepparen sedermera, då stormen saknade, har kallat till sig en Skiepsbyggemästare, och haft andre Siöfarne Män wid handen, till att bärga samma Fahrkost eller Smacka, så har arbetet dock warit förgiäfwes, ock omkostnaden, hwilken der på användas skulle, blefwet större än Fahrkosten warit wärd. Och alldenstund Fahrkosten ännu står som ett wrak på klippan har Skiepparen för sitt och sine Medredares bästa, rådeligen erackt, att försällja Skiepskråfwet och der till hörande Redskap, och omsijder träffat någre gode Män här i Staden, som sig der till resolverat, med begiäran, att deß Skiepsfolk motte examineras och tillfrågas, om icke således med Fahrkostens förolyckande och förlorande passerat är, Hwar på folcket sig under Eeds plickt förklarade, att således wid detta olyckelige tillfället tillgången är, som förbemålt står, ock att så wäll Skiepparen, som dee sielfwa haft all den flijt och möda ospard, att Salvera Fahrkosten uti den swära storm och owäder, som rätte Siömän ägnar och tillstår, men dock ej kunnat denne olyckan afwerja.

Sammaledes blefwe ock de 20 säckar Malt, som i Fahrkosten innan hades, aldeles förlorade och af watnet förskiebmde, att dee till ingen nytta för ägaren göras Kunde, utan Bönderne

upfiskade en dehl, som odugeligt befants, och sompt ligger än på botnen, ock gier en elack stank”.

Efter ett fåfängt försök att hitta någon som ville bärga fartyget lyckades det så småningom att få två handelsmän i Göteborg och skeppsbyggmästaren vid Amiralitetet Rolof Roth att göra det. Det blev ”sedermehra i Bogen, till hehla den ena sijdan, och sielfwa Kiölen förbyggt”. De nya ägarna berättar att de smacken ”widare till en Gallioth förändra täncka, om de elliest Kunna winna någon frijheet på henne i Tullen, med begiäran, att få aflägga Eeden om sin Egendomblige och allena ägandeRätt i denne bemelte fahrkost, som heter Fortuna, och der på att erhålla en attest till halffrijhetens åthniudtande.

De blefwe der på tillsporde, hwar Fahrkosten är bygd, hwar till de swarade, att den förre Redaren och Skiepparen Hindrich Jansson, af hwilken de fahrkosten köipt hade dem trowärdeligen berättadt och försäkrat, att han war bygd i Brehmen wid Buxtehude, hwar ifrån han den samma för ohngefähr 10 åhr sedan Kiöpt hade, då han war nästan ny. Hwad deß stoorleek angår, så är den af Capiteinen Herr H: Wagenfelt besedd och afmäten, så att den håller i längden 64 foot öfwer stäfwen, diup i rummet 7 foot och redskapen är hehlt ny, och Skiepparen der på Swen Stoor Borgare och Inwånare här i Giötheborg, sampt det öfrige Skiepsfolket Swenskt.”



Smack till vänster. Man kan ana svärdet på styrbordssidan. Det användes som ett slags yttre centerbord på dessa grundgående fartyg. Galliot till höger. Det är ingen stor skillnad, men svärderna är borttagna, så kölen kan ha byggts på, och riggen är väl lite modifierad. Från den holländska nätadressen i litteraturlistan nedan.

Man sökte halvfrihet vid rådhusrätten den 6 september och fick sjöbrev den 17, då Magistraten var välvilligt inställd till sådana företag. Jungfruesan gick (genom Öresund den 6 oktober) via Malmö till Anklam i Nordtyskland och tillbaka. Nu kunde man tro att allt var frid och fröjd. Gallioten hade ju döpts om till *Fortuna* = *Lyckan*. Men namnet till trots följde katastroferna i skeppets kölvatten. Skepparen Sven Stoor som anställdes att föra det ombyggda skeppet blev tvungen att träda fram inför rådhusrätten den 18 och 25 maj 1708 och redogöra för hur det gick till när *Fortuna* strandade vid Oostende på hemväg från Frankrike. Man låg för ankar när en stark storm blåste upp. Dramat utspelades inför ögonen på folk på stranden som inte kunde hjälpa dem utan bara se på. Ingen lots kunde komma ombord på grund av vind och vågor. Skeppet började läcka och skulle ha sjunkit om man inte hade släppt ankarna och låtit skeppet driva in på sandstranden. De följande protokollen avslöjar att fartyget även denna gång kunde bärgas. Det blev tillräckligt reparerat för att via Bergen i Norge så småningom kunna angöra hemmahamnen igen.

Ordförklaringar:

Smack(a): grundgående lastfartyg av holländsk typ. Den kunde både gå i kustfart och gå upp i floder och hamnar med lågt vattendjup. På sidorna fanns så kallade svärd, breda träspadar

som kunde höjas för bättre åtkomst till grunt vatten och sänkas som yttre centerbord för bättre kursstabilitet vid segling.

Halvfrihet: varje handelsfartyg som hade byggts av en svensk skeppsbyggare och hade svenska ägare var berättigat att få en nedsättning med 1/6 av den normala tullen. Jfr *helfrihet* ovan.

Anklam: ligger mellan ön Rügen och Stettin i gamla Östtyskland. En kanal eller smal vik leder ut till Östersjön.

Kommentarer:

”Wrede” betyder enligt en holländsk ordlista ”grym”, och skeppet hette alltså *Den grymma*. Längden 64 fot motsvarar 50 läster (jfr *Vänskapen* på 190 läster). Harlingen ligger i Friesland i norra Holland. När det ombyggda skeppet strandade vid Oostende i norra Belgien, var det alltså ganska nära den ursprungliga hemmahamnen.

Hur såg *de Wredes* verksamhet ut? I tullräkenskaperna noteras detta skepp åtskilliga gånger 1705-06 genom skepparen Dirich Jansen från Harlingen. År 1705 gjordes två resor från Sogn i Norge till Köpenhamn med bräder och timmer. Vintern tillbringades hemma i Holland. Den 11 maj 1706 passerades Sundet från Amsterdam till Köpenhamn. Under sommaren gjordes tre resor från Köpenhamn till i tur och ordning Sogn, Sandefjord och Krokstad. Den senare destinationen nådde man dock inte enligt ovan. Oftast gick man norrut ballastad när man skulle hämta trävarorna. På den här resan hade man 20 säckar malt som intagits i Köpenhamn. Då var man ju egentligen inte ballastad, och malten är inte registrerad i tullräkenskaperna. Var det en ”svartlast”? Uppgiften i rådhusrättens protokoll stämmer mycket bra: ”då nästan ledige Fahrkost”.

Sandefjord ligger strax väster om mynningen till Oslofjorden och Krokstad vid Drammen i västra delen av Oslofjorden. Sogn bör ha varit det som nu heter Nordre Aker och är en stadsdel i Oslo.

Den sista resan under den här redaren är svår att rekonstruera. Den 23 juli betalades tull i Helsingör på väg söderut. Nästa notering är den 7 augusti. Men då hade ju skeppet redan förlist på Hisingen! Någonstans måste det vara fel. Det är ändå tydligt att det är samma skeppare det rör sig om. Det kunde inte finnas två Dirich Jansen i Harlingen samtidigt, vilka båda med en smack skulle segla ballastade från Köpenhamn till Krokstad vid samma tid. Om det är rätt med den 7 augusti, måste förlisningen ha skett omkring den 11 eller 12 augusti. Då skulle det vara knappt om tid för att hinna förhandla med två intressenter och reparera och bygga om smacken till en galliot på bara tre veckor. Om det hände mellan den 30 och 31 juli blev det i alla fall fem veckor.

Om skeppet förolyckades den 30-31 juli är det inte heller så lätt att få det att gå ihop. Det står samma datum i texten två gånger, så det borde inte vara en felskrivning. Det kan inte heller vara majstormen det gäller, då skeppet noteras i Öresundstullen tre gånger under juni och juli. Om det alltså är rätt, innebär det att skeppet måste ha hunnit från Helsingör den 23 juli till Köpenhamn och tillbaka så tidigt att man hunnit upp till Kalvsund den 30 juli. Det är nätt och jämnt teoretiskt möjligt. Man måste betänka att det tog ett par dagar fram och tillbaka mellan Helsingör och Köpenhamn och sedan cirka fyra dagar upp till Kalvsund, allt under förutsättning att vädrets makter var välvilliga. Och så måste man lägga till lossnings- och lastningstid på minst ett par dagar. Om vi accepterar detta, måste vi samtidigt förkasta noteringen från den 7 augusti. Sannolikt var det så att man skrev kladdlappar och förde in uppgifterna i efterhand. Tullräkenskaperna är nämligen så välskrivna att inte ens en småskollärarinna på 1950-talet skulle ha kunnat skriva finare. Vid överföringen kunde det då säkert bli fel ibland (jfr kyrkböckerna här i Sverige). Jag har frågat Riksarkivet i Köpenhamn om detta. Man känner inte till om det finns några fel i listorna över Öresundstullen.

Sven Stoor nämns som skeppare i Göteborg från 1702 och fick burskap 1703. Han var van att segla en galliot. Den han förde före *Fortuna* hette *Fisken* och tillhörde borgaren i Göteborg

Jöns Westberg. Under tiden i svensk ägo råkade *Fortuna* alltså ut för en ny förlisning. Efterspelet blev långvarigt med åtskilliga besök för skepparen och redarna vid rådhusrätten. Det verkar som om man tagit lån för att köpa de *Wrede* och bygga om henne och därför satt fartyget i pant. Men de närmare turerna i fråga om detta ligger utanför ramen för denna artikel.

St. Jacob

Ännu ett fartyg råkade illa ut i julistormen. Det hade inget att göra med Öckeröarna, men tas med i korthet för att komplettera bilden av den här stormen.

Skepparen Sven Jönsson och hans folk berättade vid rådhusrätten den 29 oktober ”att sedan dhe med sin fulla Ladning uthluppet här ifrån Giötheborg, och woro kombne i Nordsiön, Så äre the af en hastig Storm öfwerjlad, hwarigenom Skieppet blef så Läckt att dhe nödgades söka hambn i Norwägen, och när dhe således uthärdat i Siöen och Norwägen i 6 weckor, hafwa the med inbördes Samtycke gådt till Marstrands hambn, hwarest Lasten är blefwen uthloßad, och Skieppet kylhalat och reparerat, sampt Lasten åter igen intagen, så att allena några Knäen felas, som Skieppet ofwan moste förbindas och förbättras med, innan det kan blifwa Segellfärdigt”.

Besättningen menade att den erbjudna förhöjningen av hyran var för låg i förhållande till den kraftiga förseningen. De ville helst betala tillbaka halva den uppburna hyran och hoppa av. Skepparen tyckte att förseningen inte berodde på någon hans försumlighet, utan på ”Guds väder och vind” och att besättningen inte hade anledning att ställa några krav. Skeppet bedömdes dessutom vara segelklart om bara 10-12 dagar nu.

Slutligen dömde rätten ”dem emellan, att så frampt Skieppet om 12 dagars förlopp blifwer Segellfärdigt, Så är Skieppsfolcket plichtigt emot ¼ parts förbättring af hyran, fortsättia Reesan med Skiepparen, Men skulle detta Skiepp intet blifwa klart att uthsegla före Juhl, uthan efter den tijd qwarliggande blifwa, Så lembnas Folcket frijt att taga afskied, och behålla den upburne hyran, eller och på den händelsen emot en ny hyra föllia Skiepparen och fullföllia Reesan”. Besättningen fick alltså inte igenom något av sina yrkanden, men domen satte press på skepparen att verkligen bli klar inom rimlig tid.

Ordförklaringar:

Knä: vinklat trästycke som förbinder en däcksbalk med skrovet.

Kommentarer:

Skeppet *St. Jacob* hade 1702-06 ömsom Marstrand och ömsom Göteborg som hemmahamn. Ägaren var handels- och rådmannen i Göteborg Hans Hansson Busck. Den 26 september 1705 passerades Öresund på en resa mellan Newcastle och Stralsund. År 1706 fick man sjöbrev den 16 april och hann med en resa från Göteborg till Danzig och tillbaka innan vänderesan. Öresund passerades den 7 maj på väg ner och den 23 juni på väg tillbaka. Resan via Nordsjön var sannolikt *St. Jacobs* nästa resa. Exakt vart man gick är inte noterat i källorna. Noteringen i tullen den 23 juni gör att den här händelsen inte kan avse majstormen: datum anges inte i protokollet från rådhusrätten. Tidsfaktorn stämmer också om man räknar ihop de sex veckorna med ett par veckors segling till och från Norge, ett par veckors reparation och någon veckas omlastning, samt färden till Göteborg och fortsatt reparation.

Även 1707 upplevde besättningen på *St. Jacob* en svår resa, den gången på väg från Frankrike (enligt rådhusrätten 14/11, där det emellertid inte meddelas vad svårigheterna bestod av).

Avslutning

Så här mycket kan man få fram i bevarade källor. Mycket mera finns noterat från mina genomgångar av Göteborgs rådhusrätt, enrolleringen och Gathenhielms arkiv. Det finns också källor jag fått reda på som jag inte hunnit gå igenom än. Jag tänker så småningom skriva rent och sammanställa allt detta med tyngdpunkt på det som rör Öckeröarna.

Under arbetet med denna artikel har jag mötts av stor vänlighet och tillmötesgående vid förfrågningar. Jag vill här särskilt nämna Hans Alexandersson och Anders Persson vid SMHI som tog sig tid med att analysera väderuppgifterna, Lennarth Högberg som så oegennyttigt och snabbt sände mig artikeln om Vänskapen vid Ekeskär, Joakim Severinsson vid MASG som lika oegennyttigt skickade över sin bedömning av ankaret och svarade på en del skeppsfrågor, samt, inte minst, gick ut och tog kort på Ekeskär, släkt- och hembygdsforskaren Jan Berner på Brännö, vilken hjälpt mig med frågor angående Södra skärgården och försökt få fram en bild på Ekeskär. Han har dessutom genom sin kontakt med Folke Danbratt av denne fått hänvisning till rannsakingen den 1 juli 1707 som jag inte visste om och som var så nyttig för sammanhanget. Stig-Ove Wisberg vid Göta hovrätt har gett mig ovärderlig och snabb hjälp med framtagandet av kopior på renoverade domböcker och kommit med egna synpunkter på källuppgifter. Bibliotekarie Anders Bergström i Varberg har som vanligt på ett utomordentligt sätt ordnat alla mina beställningar av mikrokort och filmer.

Litteratur

Otryckt:

Göteborgs rådhusrätts och magistrats protokoll 1693-1717 (mikrokort från SVAR)
Kungälv's rådhusrätts protokoll 1706 m.fl. år
Marstrands rådhusrätts protokoll 1706 1/6
Västra Hisings härads tingsrätts protokoll 1708 11/5
Östra Hisings härads tingsrätts protokoll 1706 16/7, 1706 25/6 och 1707 1/7
Öresundstullsräkenskaperna 1706 m.fl. år (mikrofilm från Riksarkivet i Köpenhamn)
Severinsson, Joakim. *Besiktning av ankare*. Stencil 1993.

Tryckt:

von Arbin, Staffan. *Vänskapen vid Ekeskär- en hotad vrakplats*. *Marinarkeol. tidskr.* 4-1996.
Fjellsson, S. och Hansson, G. *Rörö*. Föreningen Allmogebåtar. Träbiten 134. Göteborg 2006.
Odenvik, N. *Öckerö socken*. Göteborg 1957.
Odenvik, N. & Danbratt, F. *Styrsö socken*. Styrsö 1966.
Svenska akademins ordbok. Nätupplagan.
Öckerö kulturnämnd. *Öckeröarnas historia, Rörö*. Hembygdsprojekt, del 1. Öckerö 1988.

Elektroniskt:

E-brev från Hans Alexandersson och Anders Persson på SMHI 2007.
E-brev från Joakim Severinsson på MASG 2007.
E-brev från Jan Berner och Folke Danbratt 2007.
Diverse träffar vid *nätsökning* av marinarkeologi, vindstyrkor, biografier och orter 2007.
Nätadresser till nyttiga hemsidor för den som forskar på sjöfart under äldre tid. Man kan förstås komma till ännu fler sidor genom sökning via google.se eller altavista.se. Det är bra att söka i båda dessa. I Google bör man när det gäller gamla saker eller utpräglat svenska företeelser göra en särskild svensk sökning. Då kommer de träffarna att hamna längre upp på listan och går fortare att hitta. Tänk på att det i Google också går att klicka på bilder och

därefter söka bland sådana! I Altavista finns ett språkverktyg, Babel Fish. Där kan man klistra in ett ord eller mening t.ex. i den holländska ordlistan och begära översättning till engelska (tyvärr inte svenska).

Svenska akademins ordbok med alla gamla ord, deras betydelse och ursprung. Denna kan man ha stor nytta av när man kommer till svåra ord i texter under släktforskningen.

g3.spraakdata.gu.se/saob/

Svensk ordbok över sjötermer

[www.bruzelius.info/Nautica/Etymology/Swedish/Calwagen\(1851\)a.html](http://www.bruzelius.info/Nautica/Etymology/Swedish/Calwagen(1851)a.html)

Register över gamla svenska örlogsfartyg med data

www.fatburen.org/jan-erik.karlsson/ftgidx.htm

Register och kort biografi över svenska sjöofficerare 1687-1721

members.tripod.com/Bengt_Nilsson/Biografica/matrikel.htm

Register över svenska tullare genom tiderna (ej fullständigt)

www.kallisti.se/anneli/boktips/

Marinarkeologiska sällskapet, Göteborgskretsen med vrakfynd

hem.passagen.se/masg/?noframe

Holländsk översikt över gamla skeppstyper

www.vaartips.nl/zeevaart.htm

Holländsk ordbok över sjötermer med motsvarighet på olika språk

www.dbnl.org/tekst/ginn001hand02/ginn001hand02_012.htm

- o -

Henrik Karlsson 2006-2007