

*Våra liv är inte bättre
än de andras*

Om sjöfarande kullabor under de
seglande handelsfartygens sista epok

av Gunvor Svensson

Red: Sara Lindblom & Tore Persson



*Gunvor Svenssons morfar, Johannes Jönsson, var befälhavare på barkskeppet Betzy år 1903.
Hans son, Tage Jönsson, var samtidigt styrman på samma skepp (s. 107).*

Våra liv är inte bättre än de andras
Om sjöfarande kullabor under de seglande handelsfartygens sista epok

Berättelser av Gunvor Svensson

© 2016 Sara Lindblom & Tore Persson (red.)

(www.torepersson.se)

Förlag och tryck: BoD

ISBN 9789174638370

INNEHÅLL

Förord	7
Jultragedin vid Skagen 1862	11
Kapten Nils Pehrsson Lund och ”Kollbergs Christina”	17
Skonerten Idunas förlisning 1881	23
Hönsa för Kullen	27
Skåneskuta seglade med kanater	33
Äventyr med barkskeppet Wanja	39
En förlisning uti Nordsjön 1895	43
Skonerten Trusts förlisning 1897	49
Med Krona på sommarnöje	57
Om havsfruar och skeppsrån från Kullabygden	65
Med Arabella på långfart 1903-1906	75
Samsons undergång 1905	79
Morbror i barken Jupiter	85
En svår julresa med Pepita 1907	91
Bekymmer med S/S Margaretha	95
Med S/S Atalanta i fred och krig	99
Sjöman från Kullabygden	107
N.P. Jönsson – en förgrundsgestalt i Brunnby sjöfartshistoria	117
Efterord	133
Ordförklaringar	135



Gunvor Svensson (1926–2002) var lärare på lågstadiet. Född och uppvuxen i en sjöfararsläkt i Kullabygden kom hon att intressera sig för sjöfarten, framför allt de seglande handelsfartygen, för hembygden och för den egna släkten.

Förord

I en av lådorna i min pappas stora gamla ekskrivbord låg det ett sammetsetui med en medalj i. Jag brukade smyga in i pappas sovrum, sätta mig i skräddarsits framför skrivbordet och plocka fram etuiet. Stryka över sammeten och hålla upp medaljen med ett ankare och det gulröda bandet för beskådning. Sedan lade jag varsamt tillbaka medaljen i dess ask, så exakt det gick i avtrycket som medaljen gjort i sidentyget på askens insida efter så många år.

Pappa (Tore Persson) brukade berätta hur hans morfar, min farmorsfar, hade fått den av spanska kungen under första världskriget. Redan där väcktes mitt intresse för skepp och historier om seglatser på de sju haven. Och Kulla-bygden, som min släkt kommer ifrån, är fylld av sådana gamla historier. Farmor brukade även hon berätta historier, om framförallt sin fars, sjökapten V.A. Svenssons, äventyr.

Allra helst lyssnade jag dock till Gyller, min gammelfaster, som var en van historieberättare. Hon, som egentligen hette Gunvor Svensson, samlade och skrev ner gamla historier från bygden. Om fartyg och besättningar, om främmande länder, pirater och förlisningar och om sjömän och deras familjers vardagsliv.

I början av förra seklet hade ångfartygen redan börjat slå ut segelfartygen då de var överlägsna i snabbhet och förutsägbarhet. Deras minskade beroende av väder och vind ökade tryggheten och därmed vinstmarginalerna för skepparna och segelfartygens försvinnande var oundviklig.

Den romantiska bild av vita segel mot horisonten är tillrättalagd och det vet jag om. Ändå svider det i mig, på samma sätt som i min gammelmormors bror Tage, när jag tänker på att segelfartygen började bytas ut mot ångfartyg.

Jag kände tjärdoften i näsborrarna när jag läste *Vi, de drunknade* av Casper Jensen och när jag besöker storstäder i andra länder står det lokala sjöhistoriska museet högt på dagordningen. Jag stryker över träet på relingar under Tall Ship Race och beundrar tågen och repslagarkonsterna, som ligger synliga i perfektionistiska kransar på däck.

Det var inte bara de seglande skeppen som försvann runt förra sekelskiftet utan även den så kallade *lantmannaseglationen*, dvs att redare och skeppare kom från landsbygden och ofta också hade ett lantbruk som sköttes av hustrun med hjälp av någon dräng. Det var gården som gav den mer säkra försörjningen; seglationen kunde ge betydande förtjänster men också än större förluster – i pengar, skutor och liv.

Det var också en tid då man framför allt exporterade och importerade sådant som man saknade eller hade för lite av i det egna landet. Sverige exporterade till exempel trä och järn medan man importerade kol och salt.

Det var även då fartygens besättningar var betydligt mer beroende av – och utsatta för – vädrets makter. Om det vittnar de skildringar av skeppsbrott som Gunvor skrev ned. Som titel för denna bok har vi därför valt att citera den

danske fiskare, som 1862 var med och räddade den svenska besättningen på briggen Daphne 1862: ...*vort liv er ikke bedre en de andres!*

Kullabygden är trakterna i nordvästra Skåne, bestående av Kullahalvön, mellan Öresund och Skälderviken, samt området ner mot Helsingborg (i stort sett motsvarande dagens Höganäs kommun).

De flesta artiklarna om sjöfart publicerades i *Longitude – Tidskrift från de sju haven*. *Longitude* var en ovanligt vacker tidskrift som gavs ut från 1966 till 1999, vanligen med ett nummer per år. Utgåvorna handlar om yrkessjöfart under 1800- och tidigt 1900-tal, då segelfartyg fortfarande var den vanligaste fartygstypen.

Eftersom Gunvor Svensson fick sina berättelser publicerade i tidskrifter med skeppsvana läsare fanns inget behov av några särskilda *ordförklaringar*. Ett sådant avsnitt har vi dock valt att lägga till i slutet av boken.

Texterna är i stort sett återgivna så som Gunvor Svensson skrev och publicerade dem, med undantag för att några möjliga oklarheter vad gäller namn har förtydligats. De personliga breven är återgivna med de stavfel och ibland snåriga meningsbyggnader som man kan förvänta sig av sådana texter – inklusive den skånska dialekten som inte bör utgöra något större problem.

Förhoppningsvis utgör inte heller de få citaten på danska något större hinder för läsaren.

Men nu är det dags att lämna över ordet till Gunvor Svensson.

Sara Lindblom

Jultragedin vid Skagen 1862

Ingen som besöker Skagen kan undgå att stöta på namnet Daphne. Det finns en Daphnes Vej, och vid sidan om den står en obelisk till minne av Daphnes olycka. På Skagens gamla kyrkogård är minnesstenar utplacerade, och infälld i kyrkans södervägg kan en vacker bronsrelief beskådas. Följande bibelvers är ingraverad: *Ingen har större kjaerlighed end denne at en setter sit liv til for sine venner. Joh. 15:13.*

Den så uppmärksammade Daphne var en svensk brigg från Göteborg, som *tredje Juledag* 1862 strandade utanför Skagen. Hon fördes av kapten A.F. Lindbom och var på väg mot Celle med last av järn och trä. Att ge sig ut till sjöss under julhelgen brukar vara sjömäns lott, så även i detta fall.

Första och andra juldagen blåste det hårt, och natten till tredjedag jul blev det full orkan. Briggen Daphne drev ur kursen och fastnade på andra revet, ca trettio famnar från land. Det var vid Nordstrand. Besättningen, som kapat riggen, klänger sig nu fast vid resterna av skeppet för att värja sig mot storm och sjö. På morgonsidan är alla i ett tillstånd av största utmattning.

Först vid sjutiden på morgonen upptäcker skagenborna vad som skett. Det blir stor brådska vid räddningsstationen, och hela Österby kommer på benen. Hästar och vagnar anskaffas, och det bär i väg till Nordstrand. Väl framme spänns hästarna för räddningsbåten, som står i ett litet hus, och så går det med

full fart ner genom klitterna till stranden. Jens Christian Jensen, förmannen, manar på. Han är rutinerad livräddare och har upprepade gånger dekorerats med silvermedalj. Föga anar han och de övriga den tragedi som kommer att drabba dem och deras anhöriga.

Genom stormen kan man höra de skeppsbrutnas rop på hjälp. De elva räddningsmännen går i båten, som sjösätts långt väst om briggen, eftersom man räknar med att den av stormen skall drivas ostvart.

På stranden står fiskare med sina hustrur och åser under tystnad de elva männens kamp. Våldiga bränningar slår över båten, som hotar att vattenfyllas, men männen klarar det, och för att bromsa farten ner mot Daphne faller ett ankare, men förgäves. Båten driver förbi. De tio roddarna halar in årorna för att komma mot strömmen, och från Daphne kastas bojar med linor för att få kontakt med räddningsbåten. Det lyckas inte, strömmen för bort både linor och bojar.

I mer än två timmar sliter männen vid årorna och gör försök på försök. Till slut är de alldeles uttröttade, och från stranden skickar man ut signaler till dem att de skall komma i land och pröva ett annat sätt. De vänder båten och den förs av storm och bränningar upp på stranden. Utifrån vraket hörs de nödställdas förtvivlade rop genom stormen, då de ser att båten vänder och tror att räddningsmännen gett upp. Men dessa håller vattnet ur stövlarna, vrider ur tröjorna och är beredda igen. Fyra man orkar inte fortsätta, men nya anmäler sig frivilligt.

I två vagnar hämtas nu raketapparater, och båten sjösätts ännu längre västvart. Denna gång lyckas man komma i förbindelse med Daphne genom en bojlina från vraket, och som förste man glider skeppets båtsman ner i båten

längs trossen. En annan är just på väg, då en väldig sjö får båten att kantra och lämnar den liggande med kölen i vädret.

Kvinnorna på stranden gråter förtvivlat. Männen får ut ett par fiskebåtar, men dessa slungas genast tillbaka upp på stranden. Olyckan har skett så snabbt, att ingen riktigt förstår orsaken. Männen i båten har korkbälten, men trots detta omkommer åtta av dem, däribland förmannen. Två lyckas klamra sig fast vid kölen och de räddas genom att fiskarna på stranden bildar kedja ett stycke ut i havet.

Från land avfyras raketer. Den första vill inte tända, och när nästa försök lyckas, driver linorna åt sidan och når inte skeppet.

Sedan stormen bedarrat senare på dagen, tar fiskarna ut sina båtar. Då någon menar att det kanske är för stor risk, svarar en av dem: *Det raader Gud for, vort liv er ikke bedre en de andres!* Först räddar en av båtarna en man, som kommer i land halvdöd. En annan fiskebåt räddar tre man, och klockan tio på kvällen kommer slutligen även de sex återstående skeppsbrutna sjömännen i land. Endast en av Daphnes besättning omkommer således, medan åtta skagenbor får sätta livet till i räddningsarbetet. Åtta änkor och tjugofem faderlösa barn har mist sina försörjare, alla i små omständigheter.

De omkomna jordfästes på nyårsafton vid en högtidlig ceremoni. Svenska tidningsmän, som hade sänts ut till Skagen, hade följande att förtälja:

Vädret var vackert, solen log mot oss och sände sina varma strålar ned på de nakna sandrefven, liksom anade hon icke, på hvilken sorg och olycka hon nedblickade. På alla flaggstänger vajade Danebrogen på half stång, de döde till ära. Borgmästaren med många andra, gick omkring i husen hos de aflidnas familjer. I hvarje hus afsjöngs en psalm, innan liket bars ut.

Alla kistorna, hvilka voro smyckade med kransar och å hvilkas lock de medaljer hvilade, som åtskilliga af de aflidna förvärfvat sig genom att rädda människolif vid skeppsbrott, blefvo derefter förda till kyrkogården, der grafvarna voro uppkastade bredvid hvarandra. Pastorn på stället höll ett vackert tal öfver de aflidne, i hvilket han särskildt framhöll den goda sak, för hvilken de aflidne offrat sig, hvarjemte han talade tröstens ord till de efterlemnade sörjande. Derefter sänktes kistorna i jorden. Alla, som kunde, hade följt kistorna till kyrkogården, (deribland äfven den räddade besättningen å Daphne, för hvars skull olyckan timat) och det var rörande att se, den sorg och bedrövelse som var utbredd öfver alla, unga och gamla, män och qvinnor och barn, och ymnigt runno tårarna, ej blott ur qvinnornas ögon, utan äfven ur gamla, härdade mäns. De omkomna efterlemnar åtta enkor och 25 barn.

Så snart olyckan blev känd i Sverige, tecknades på Börsen i Göteborg 1.000 rdr (riksdaler) till de efterlevande familjerna. Ytterligare 50.000 rdr insamlades gemensamt i Sverige och Danmark för att lindra de efterlevandes nöd.

Kritik av räddningsbåtens konstruktion kunde läsas i danska tidningar efter olyckan. En O.J. Winstrup ansåg, att båtarna var för korta i förhållande till sin bredd. De tre kölarna var dessutom bara till skada, ansåg han. När båten är kort och sjön hög, blev det ett starkt tryck mot den flata bottnen. En bra konstruerad och starkt byggd fiskebåt vore att föredra, ansågs det. Redan vid olyckstillfället yttrade en gammal fiskare: *Der kan de se at det er sandt hvad jag sagde til Dem i fjor, at det kan kun lidt nøtte at redningsbaaden ikke kan synke, naar den dog vaelter och manskabet drukner!*

JULTRAGEDIN VID SKAGEN 1862

Den 18 mars 1863 siktades vid Grenen ett litet segelfartyg, som hade en båt på släp. Det var den bortdrivna räddningsbåten, som hamnat i Sverige. Skepparen i skeppet företedde som bevis från den danska vicekonsuln i Marstrand att frakten tillbaka utgjorde femtiofem svenska riksdaler. Båten var emellertid i så dåligt skick, att det inte lönade sig att reparera den.

(Publicerad i Longitude 27, 1991, och i tidskriften Kvällsstundens Julnummer 1990)