

Osynliga fiender i Vålarö's farvatten

Farvattnen utanför Vålarö tycks vara mycket riskabla för sjöfarande ungefär som det är i Karibiska sjön och vid Afrikas kust utanför Mocambique.

Här är dock inte den farligaste fienden pirater och sjörövare utan de faror som lurar i djupen och slår till mot dem som inte är tillräckligt på sin vakt. Tillslagen sker ofta snabbt och oväntat och plötsligt så har de tagit över båten och ställt skeppare och besättning inför fullbordat faktum...man har tvingats konstatera att fienden tagit kontroll över båten eller skeppet.

Den här fienden har hållit till i våra farvatten sedan urminnes tider. Inte många har någonsin sett fienden...det har också visat sig att man genom ett visst kontrollerat beteende på sjön kan lyckas undvika svårare konfrontationer. En god vapenarsenal ombord är till stor hjälp och tycks ha en avskräckande verkan på fienden. Med rätt hantering av vapnen lyckas man oftast avvisa fienden.

Ibland kan man träffa Vålaröboende som faktiskt stött på fienden men med god tur lyckats undvika att bli uppbringade.

Några rubriker blir det dock normalt inte av våra tillbud. Men när större skepp blir uppbringade så är det stora nyheter både lokalt och på riksplanet.

Senaste uppbringningen skedde 4 maj 2009 då turistbåten Diana, på väg mot Stockholm, blev uppbringad just innanför Kittelö, men utanför farleden. Inte ens den tunga beväpningen på Diana lyckades avvisa fienden denna gång.

För den som vill veta lite mer om denna incident så är ett utdrag ur SN från 090505 inlagt på kommande sidor.

Men det kommer mer intressant först...

En tidigare händelse som fick stor publicitet var när ångaren Södermanland blev uppbringad ute vid Ledskär 15 september 1885. Det var en betydligt allvarigare attack eftersom fienden då sänkte fartyget...

Om detta finns också att läsa i det följande. Den artikeln har återgivits med tillstånd av författaren Håkan Norén. Originaltexten är hämtad ur Nyköpings hembygdsförenings årsbok 2006.

Ja..det är lite sjöfartshistoria från våra vatten...är det någon Vålaröbo som har något annat intressant äventyr att förtälja från våra vatten så skriv gärna en rad till redaktören.

Vålarö 2009-08-14 Leif Persson S14 Redaktör Vålaröhemsidan



M/S Diana stod fast på grundet för att hon svängde till vänster i stället för höger om den röda markeringen. FOTO: LORANT GOTENMALM

M/S Diana på grund i Nyköpings skärgård

NYKÖPING

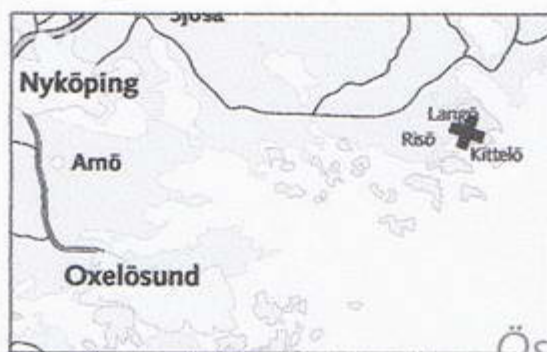
Trots lugnt väder, vindstilla och god sikt gick Göta Kanal-båten M/S Diana på grund i Nyköpings skärgård mellan Langö och Kittelö tidigt på måndagsmorgon. Ännu vid 20-tiden på kvällen stod fartyget fast på grundet. SN kan i dag avslöja anledningen till grundstötningen.

Klockan 03.41 på måndagsmorgonen väcktes passagerarna på M/S Diana abrupt. Göta Kanal-båten hade gått på grund. Många av båtens 40 passagerare blev omskakade och drygt tio minuter senare sändes ett nödrop ut. Diana stod hårt på grundet och vid femtiden började passagerarna evakueras i land till Oxelösund och senare vidare till Stockholm. Ingen av dem skadades och vakthavande befäl på kustbevakningen region ost, Johan Westberg, säger att evakeringen gick lugnt till.

– De var väldigt professionella, säger han.

Ett timme senare var räddningen avslutad men fyra ur besättningen var kvar på fartyget medan ett av kustbevakningens fartyg stannade på platsen för att kontrollera att ingen olja läckte ut.

↳ Här grundstötte M/S Diana



M/S Diana gick på grund mellan Langö och Kittelö.

↳ Mer om M/S Diana

► Diana byggdes 1931 och är det yngsta av Göta Kanal-rederiets tre fartyg. Båten kan ta ombord uppemot 55 passagerare och har 28 hytter fördelade på tre däck.

► Fartygen trafikerar sträckan mellan Göteborg och Stockholm.

► Rederi AB Göta Kanal ingår i koncernen Strömma Turism & Sjöfart AB.

Men varför gick fartyget på grund?

Martin Hultman som är divisionschef på Rederi AB Göta Kanal säger att det än så länge är okänt varför den snart 80-åriga båten gick på grund.

– Utredningen får visa vad som har hänt, säger han.

Samma svar får SN av en besättningsman då vi besöker fartyget där det stod med slagsida mellan Langö och Kittelö. Men vi kan med blotta ögat se att

fartyget gått babord om en röd markering i stället för styrbord. Båten har alltså svängt till vänster i stället för höger och missat ett av de märken som guidar båttrafiken genom skärgården. Därför visade beteckningen på fartyget att hon bara hade 220 cm ner till botten där hon stod. Vattennivån är 35 cm under det normala men har varit betydligt större tidigare i år.

Vid två-tiden på dagen anlände dykare som skulle säkerställa att fartyget inte tog in vatten eller läckte. Tre timmar senare inleddes själva bogseringen, men ännu vid 20-tiden stod Diana fast på grundet.

M/S Diana ska sedan bogseras till rederiets hemmahamn i Stockholm.

Martin Hultman vill inte kommentera SN:s nya uppgifter om felnavigeringen men kommenterar den generellt.

– Det kan bero på vad som helst. Jag kan inte spekulera i varför folk missar saker, säger han.

Polisen ska nu utreda om något brott mot sjölagen begåtts. Vid det rutinmässiga alko-testet fann man dock inga misstankar om sjöfylleri.

Emmanuel Villius
emmanuel.villius@sn.se

Ångfartyget Södermanland förliste vid Ledskärs fyr

För 120 år sedan utspelade sig en dramatisk händelse vid Sörmlandskusten. Det nya fartyget Sörmland gick på grund och sjönk vid Ledskär. Här berättar Håkan Norén om den dramatiska händelsen och bärgningen av fartyget.

Lördagen den 15 september 1885 utkom Södermanlands läns Tidning med ett extrablad, där det meddelades: "Ångaren 'Södermanland' sjunken". I extrabladet kunde man vidare läsa att ångaren lämnat Nyköping på aftonen klockan halv åtta för en lustresa till Stockholm med omkring 70 passagerare.

"Qvällen var mörk med mulen himmel och frisk ostlig vind". Efter att ha passerat Skansen ökades farten till full maskin och ångaren gick yttre vägen till Ledskärs fyr. På ungefär "en kabel-längds afstånd derifrån, törnade ångaren kl 10.25 e m på ett skär". Ett hål uppstod i fören och främre delen av fartyget vattenfylldes. Räddningsbåtarna sattes i sjön och samtliga passagerare kunde tas i land på Ledskär.

Med fartyget var det värre. Det förtöjdes med ett par trossar till Ledskär, men gled av grundet och genom sjögången fick det ytterligare en läcka midskepps på grund av sjögången. Det resulterade i att klockan två på natten sjönk ångaren så att endast masttopparna stack upp.

Ombord på Södermanland fanns också ångaren Nyköpings kapten Axel Hartzell som passagerare. Kapten Hartzell och fyrvaktaren på Ledskär Gustaf Alfred Sjögren tog sig i en roddbåt tillbaka till Nyköping. Där lät kapten Hartzell elda upp pannan i ångfartyget Nyköping och gav sig ut till olycksstället dit ångaren Nyköping

kom klockan fem på morgonen för att hämta hem passagerarna som tagit sin tillflykt till de stugor och uthus som fanns på Ledskär.

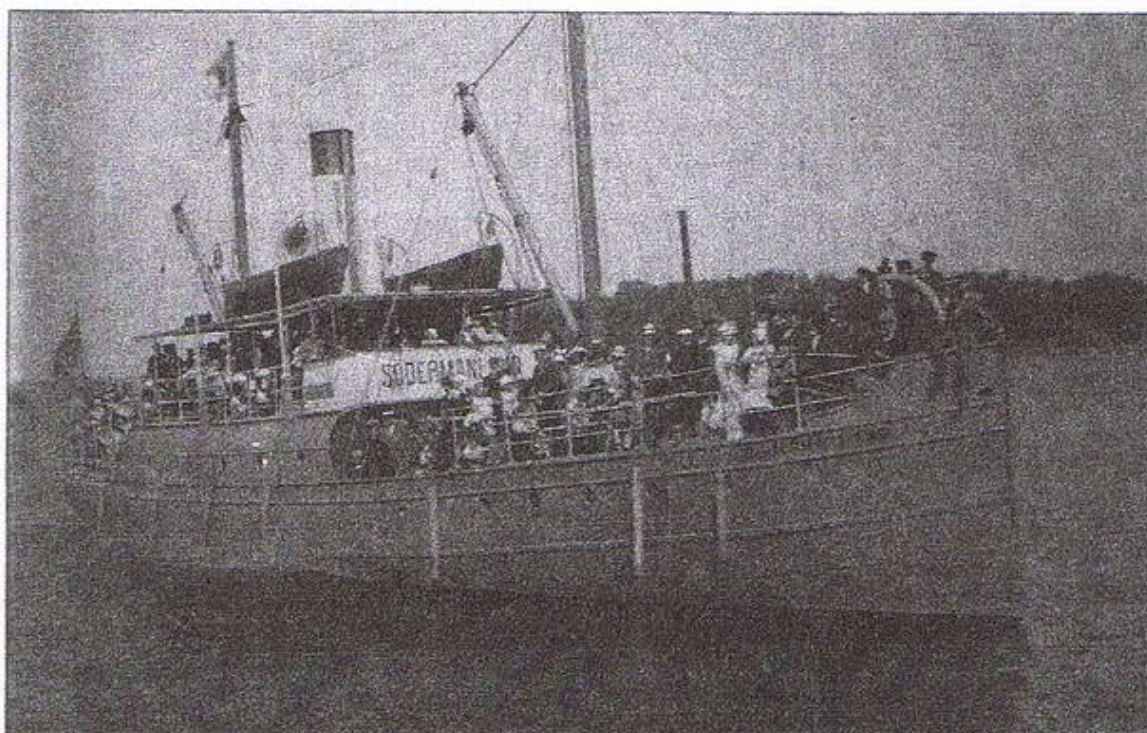
Fartyget nytt för året

Det hade stått ganska mycket om ångfartyget Södermanland tidigare under året i SLT. I ett referat från bolagsstämman i mars med Ångfartygsaktiebolaget Pehr Löfvenius meddelades att den gamla ångaren, som hette Pehr Löfvenius efter stadens framgångsrika textil- och pappersfabrikör, hade sålts för 13 000 kronor och "en ny ångare för 65 000 kronor" beställts och var "under byggnad vid Oskarshamns mekaniska verkstad".

Man kan förvåna sig över att det fortfarande fanns en marknad för ångbåtstrafik, så att man bedömde att en ny ångare skulle löna sig. Nyköping hade ju fått järnväg 1877. Men det var ju en ganska lång och tidsödande omväg att färdas via Flen till Stockholm. Speciellt gällde det till Norrköping. Och båtresa var säkert också bekvämare och trevligare.

Den första maj annonserade rederiet att Pehr Löfvenius tur till Stockholm den dagen var inställd "hvarefter fartygets turer fortsättes af nybyggda och snabbgående Ångaren Södermanland". Fartyget skulle avgå på tisdagarna till Näveksvarn och Norrköping samt på fredagar till Södertälje och Stockholm.

SLT fick ingen möjlighet att provåka med den nya båten, men längre fram tog man in ett meddelande, troligen från rederiet, som beskrev båten som "ett litet, elegant fartyg" vilket "motsvarade fullkomligt tidens fordringar". Det gjorde en "medelfart af 9 1/2 à 10 knop" och vid färden från Oskarshamn "visade sig fartyget vara en utmärkt god sjöbåt med stadig gång".



Båtturer för nyfikna

Men trots det senare inträffade alltså katastrofen. Den väckte självklart stor uppståndelse i Nyköping och nyfikenheten var stor. Ägaren till ångslupen Najaden tog chansen att tjäna lite pengar och arrangerade turer för att titta på haveristen och bärgningen. Två turer om dagen hann ångslupen med.

Redan dagen efter olyckan fanns Neptunbolagets bärgningsfartyg Belos på plats och på söndagen gick dykare ner och undersökte skadan. Fartyget låg på "ett djup på omkring 9 famnar" (det vill säga drygt 15 meter).

På torsdagen publicerade SLT en ögonvitnesskildring som man klippt ur Norrköpings Tidningar "alldenstund ingen af passagerarne täckts meddela oss sina intryck från den olycksdigra färden". Ögonvittnet, endast kallat "ett fruntimmer", berättade i detalj hur det kändes att vara med på det förlistade fartyget.

Hon konstaterade att "beslutsamma män ledde med lugn och klokhet" räddningsarbetet "så väl, att ingen enda af de många

passagerarne blef skadad". Däremot hade hon djupt medlidande med "fartygets restauratris, som, sanslös af förskräckelse, måste bäras in i fyrvaktarens bostad". Hon drabbades också "af stor pekuniär förlust". Senare gjordes insamling för restauratrisen både i Nyköping och Norrköping.

Skriftlig sjöförklaring

Redan efter en vecka blev det sjöförklaring vid rådhusrätten i Nyköping, där kapten Carl Wilhelm Svedelius avgav en skriftlig redogörelse. Av den framkom att ångaren Södermanland redan i rännan mellan Linudden och Skansen två gånger kört in i dybankarna på sidan om farleden. Man hade dock gått med låg fart och satt inte fast så hårt och hade därför tagit sig loss genom att slå back i maskin.

Ute på Örsbaken ökade kapten Svedelius till full fart och valde den yttre vägen trots att det blåste laber kuling från sydost. Vi låter kapten Svedelius beskriva grundstötningen med egna ord:

"Då jag närmades Ledskär och omöjligt kunde upptäcka ruskpricken som skulle tagas om babord vid passerandet av Ledskärs fyr, trodde jag mig vara betydligt längre från fyren, än jag i verkligheten var; jag fortsatte emellertid därför med samma kurs som förut, öfvertygad om, att förutnämnda ruskprick i tillräckligt god tid skulle bliva synlig, men innan detta inträffade grundstötte fartyget kl 10 t 30 m med full fart på ett utaf de låga skären som ligga N W om Ledskäret."

Vinden hade under kvällen ökat till styv kuling, det vill säga i storleksordningen 15-17 sekundmeter, vilket efter grundstötningen ledde till att sjön gick hög och började bryta över skären. Så här 120 år efteråt kan man undra om det var särskilt klokt sjömannaskap att i mörker och så pass hård vind gå med full fart in mot Ledskär. Kaptenen hade dessutom order från rederiets direktion att "under resan iakttaga all möjlig försiktighet".

Bärgning och bogsering

Den 16 oktober kunde SLT rapportera att ångaren Södermanland var ”upptagen ur den våta graf hvori han nu i jemt sex veckor legat”. Två pontoner ”hvardera lyftande, om vi ej miss-taga oss, 110 tons tyngd” hade sänkts på vardera sidan om fartyget med ”mycket svåra kettingar dragna under båtens botten”. Sedan vattnet pumpats ur pontonerna kunde fartyget bogseras till en plats ”uti Rågsunds skärgård”, där läckorna tätades provisoriskt.

Ett par dagar senare rapporterades att Södermanland hade bog-serats av bärgningsfartyget Poseidon liggande ”sida om sida” till Norrköping, där den intagits i torrdocka. Fartyget hade endast ska-dor i stäven och på babords sida varav det allvarligaste var en två tum lång läcka vid babords kolbox. Resten var bara tillbucklade plåtar och bortslitna nitar.

Ytterligare några dagar senare kom en beskrivning av fartygets tillstånd inombords klippt ur Norrköpings Tidningar. Det skulle föra alltför långt att återge beskrivningen av förödelsen i de olika passagerar- och ekonomiutrymmena. Vi skall endast citera tid-ningens slutsats: ”Det är en sorglig anblick”.

Dessbättre fanns det också något positivt i rapporten och ”den del af fartygets maskineri, som höjer sig öfver mellandäcket ... skall vara temligen oskad”. Maskinen var förstas ”röd af rost” och måste ”tagas isär och rengöras”.

Nytt haveri – i dockan!

Vi får hoppa ytterligare ett par veckor framåt i tiden till nästa rapport. Den nionde november citerade SLT ett telegram från Norrköping till Nya Dagligt Allehanda: ”Ångaren Södermanland skulle i middags nyreparerad utgå ur härvarande docka, då den ... sjönk i den vattenfyllda dockan”.

Fartyget hade kantrat då vattnet släpptes på i dockan och genom öppna ventiler hade vattnet strömmat in i fartyget och vattenfyllets.

Enligt senare telegram hade dock Södermanland tagits upp och lämnat dockan. Fartyget fick den här gången endast plåtskador och "eljest syntes det vara oskadt".

Södermanland hade ådragits ett antal bucklor i bordläggningen på styrbords sida. När fartyget skulle lämna dockan var den helt tömd inombords med undantag av kolboxen på styrbords sida. Det bidrog till att fartyget började kantra. På däck låg tunga maskindelar som gled över mot styrbord och fullbordade olyckan.

Det hela resulterade i att Södermanland åter måste tas in i dockan. Men fick vänta då ett annat fartyg först skulle tas in. Seglationssäsongen var ju ändå slut för året.

Den 23 november konstaterade SLT kort i en notis att "ångaren 'Södermanland' anlände hit i går middag". Inget förtäljs om i vilket skick fartyget befann sig. Endast sex personer fanns ombord, tydligen bara besättningen. Resan från Norrköping till Nyköping hade tagit 4 1/2 timme.

Håkan Norén