

Gråskärsbådan - vad säger källorna?

Av Lennarth Högberg

Nyfiikenhet är en av de saker som fört mänskligheten framåt. För min del har den fört mig bakåt i tiden-historiskt sett.

Som relativt nybliven arkivforskare (5-6 år) så har jag fått ett historiskt perspektiv på köpet, och 1700-tal inser jag nu är faktiskt inte så länge sedan.

Att ge de gamla "plankhögarna" (läs fornlämning) på sjöbotten en själ, har kanske varit den största drivfjädern för mig. Och naturligtvis människan bakom. Hur hon tänkte, kände och handlade under förlisningsögonblicket.

Persedlar längs våra kuster. I gengäld var man tvungen att inrapportera om sina förehavanden till Förvaltningen för sjöärenden.

I dessa handlingar finns också intyg från skeppare, redare och lastägare som själv begärt hjälp av kompaniet, att de har behandlats rätt och riktigt och erhållit likvid för bärgade och försålda varor. Även personrullor över uppsyningsmän och strandfogdar i organisationen finns med och varje år besiktigades kompaniets *instrumenter* av Magistraten.

1826 fanns det följande redskap i Sundsvalls dykeridistrikts magasin:

Commissarie Olof Engelb. Smerling.

I kompaniets 3:e kvartalsberättelse år 1825 återfinns "John" om 64 svåra läster och med last av tackjärn och diverse. Platsen uppges vara Gråskärsbådan och det rapporteras att det är osäkert om något kan bärgas.

Vi gick vidare och fick hjälp med att leta i Riksarkivet bland *Commercie Collegiums* arkiv över Mätbrev. Inget stämde in på vår "John". Där körde vi fast ett tag (halvår) tills jag jämförde skrivstilen John i kvartalsberättelsen med bokstäverna i intilliggande meningar. Helt

Härnösand, den 16 Dec.

Natten emellan den 4 och 5 dennes, sköt Galeasen John, förd af Skepparen Österlund, kommande ifrån Stockholm, lastad med Tackjärn och diverse, samt destinerad till Sundsvall, wid ett här kalladt Gråskärsbådan i Sundsvalls inlopp. Man ämnar försöka att bärga Tackjernet, då fartyget ligger 6 fot under watten, men omwist synes din selskaps fartyget kan räddas, emedan det ligger emot öppna hafvet. Skepparen med besättningen dro bärgade.

Om du som sportdykare känner till allt detta, så känner du säkert en större vördnad inför vraket nästa gång du återser det. Att informera nya dykare om vrakens historia är kanske det bästa (och enklaste) sättet att bevara våra maritima lämningar.

När det gäller fallet Gråskärsbådan, så omnämns det i Christer Westerdahls bok *Norrlandsleden II*, (för övrigt ett jättejobb) om en galeas John som förlist vid platsen med tackjärnslast år 1835. En förfrågan gjordes till Sjöhistoriska Muséet i Stockholm och vi fick oss tillsänt ett pressklipp ur *Post och Inrikes tidningar* anno 1825.

Den största källan till uppgifter om förlisningen har jag hittat i *Dykerie och Bergnings Compagniets* handlingar. Detta bolag var av konungen privilegierad att tillvarata *övergifne Fartyg och kringflutne*

1 st Förtöjnings Dragg
1 st Ransaknings Dito
2 st Släphakar
2 st Klootångar
2 st IsBilar
1 st Engelsk stormthamp med fine Wefnar
1 st Tre skifwat Block Gine med Tornskifwor
1 st Twå skifwat Dito
1 st En skifwat Dito
2 st Båts hakar
2 st Snibb Båtar
2 st Spannemål Hofwar
Alt uti godt stånd

Vid varje bärgningstillfälle inhyrdes båtar, arbetskarlar, nattvakter och hästtransporter efter behov. I Härnösand fanns ytterligare ett magasin och för Härnösand och Sundsvalls dykeridistrikt hade man en gemensam organisation som omfattade Västernorrlands län.

Över alltihop styrde *Dykerie*

klart stod det ju Jehu Från början hade vi fel årtal och fel fartygsnamn, feltolkat redan strax efter förlisningen (se notis).

Källkritik är alltså A och O i all arkivforskning.

So back to facts. Kommissarien Smerling skriver följande brev till landshövdingen, daterat den 7 december 1825:

Istörsta ödmjukhet inrapporteras, Att Galeacen Jehu kallad om 64 Svåra Läster, bygd på klink, förd af Skepparen J:F: Österlund kommande från Stockholm, till en del lastad med Tackjärn och Diiverse destmera, till Sundsvall. Natten emellan den 4, e och 5: e Decembr sjunkit med Laddning wid Ett skär i Sundswalls inlopp Gråskärsbådan kallad: under resan från Agön till Brämön hafwa Pumparne igen frusit så att man ej kunnat fria fartyget från watten, utan i dess ställe i den svåra kjölden har watten

swallat öfwer Tackjärnet, som förorsakat att fartyget sjunkit. Det ligger nu 6 fot under watten; Tackjärnet försökes att bergas men huru fartyget kan bergas är swårt att säga, eftersom det ligger emot öppna hafwet; och en storm kan sunderbråka alltsammans; förr än isen blir fast kan ej huwudsak lig bergning företagas. Skeppare och Besättning äro bergade. Fartyget tillhör Rådman Ytterbom Sundswall

Att gå med tackjärnslast och med odäckt fartyg i december månad krävde nog en stark Guds tro hos besättningen. Många sjömän har däremot räddats genom att fartyget som gått läck, flutit på sin trälust. När det gäller tackjärnet så var det mycket vanligt att man fraktade det och vidareförädlade det i norrland, där energin fanns. Bergslagens skogar var på sina håll hårt avverkade och restriktioner med vissa kvoter för varje bruk infördes.

Landshövding Mörner skriver i sin fem-års berättelse 1828, att *wanlige handelswaror från Länets orter äro Bräder, Bjälkar, Ved, Tjära, Smör, Flesk, Talg, Fogel, Skinn, Stångjern* (från Sundsvall 250 skeppspund till export) och *Glas*. Viktiga varor hem till Västernorrland var vävnader, säd, linfrö och 3.000 tunnor salt årligen. Dåtidens konserveringsmedel.

Det klassiska sättet att arkivforsa är att söka sjöförklaringen som gjordes efter olyckan. I vårt fall är det chanslöst då Rådhusrättens handlingar blev lågornas rov, i den stora stadsbranden 1888. Kyrkböcker och andra arkivalier räddades men Rådhusrätten hade sina handlingar i ett nästan nybyggt och eldsäkert valv. Tänk er tjänstemännens stora förtvivlan när dörren öppnades några dagar senare och endast svarta askflagor återstod.

Jehu nämns första gången 1821 i Sundsvalls Sjömanshus, då skepparen Petter Liljewall mönstrar besättning. Bästeman Lars Ultin, 42 år, gift och jungman Erik Åberg, 22 år ogift får båda i månaden 9 Rkr. Ultin var för övrigt känd för sitt onyktra leverne. När det gäller skepparna och deras betalning så uppgjordes det ofta om ett slags ackord, en summa för sex Stockholmsresor. Det var ungefär vad man hann med på en seglationssäsong.

Tack vare Sjömanshusens mönstringsrullor och handlingar från Stockholm stads hamnförvaltning, så har vi idag en ganska god kunskap om lasterna, traderna, resornas längd etc.

Tretton besättningsmän som mönstrat Jehu har vi för närvarande och för de flesta av dem har vi dokumenterad karriär från kajutpojke till skeppare, samt vilka övriga fartyg de varit på.

Vi har även släktforskat en hel del om dessa personer. Tanken var att vi skulle få tag på en idag levande arvinge till någon av dem, som skulle fått delta och hjälpa till med registrering av fynden vid utgrävningsplatsen. Detta borde ha gett god publicitet till projektet. Att hitta någon i rakt nedstigande led visade sig vara svårt, då många dött i unga år eller avlidit till sjöss.

Skeppare ombord på Jehu, otursnatten den 5 december 1825, var Johan Fredrik Josephson-Österlund. Han föddes på Röbergs båtsmanstorp i Godthby, Jomala socken, Åland som Jan Fredrik Josephson den 3 september 1796. Han döptes dagen efter och var andra barnet och den enda sonen till makarna Joseph Röberg och Anna Pehrsdotter. År 1825 flyttade han till Sundsvall och tog sig samtidigt namnet Österlund. Han var ogift och förblev så. Bodde inneboende hos Dykaren Anders Larsson Wigg i 3:e kvarteret.

Under hans tid som skeppare på Jehu har vi inte hittat någon besättningsmönstring. Det är möjligt att han värvat ålänningar, människor han redan kände. Jag har sökt lite i Landskapsarkivet, Mariehamn, men inte hittat något. Efter Jehuförlisningen fick han åter handlaren och rådmannen Anders Ytterboms förtroende att föra galeasen Ponto Corwo, om 20 svåra läster. Under sin första resa med detta fartyg till Stralsund dör Johan Fredrik, endast 30 år gammal. Om han gått överbord, drabbats av sjukdom eller blev dräpt nere i hamnens mörka kvarter och vart han nu ligger begravd vet vi ej. Någon form av attest borde ha utfärdats. Vi har sökt i Riksarkivet om den svenske konsulin i Stralsund, skrivit hem om detta, men hittills utan resultat.

Inrikeshandeln med mindre odäckade jakter och klinkgaleaser, som Jehu var, var säkerligen ganska omfattande. Dessa omnämns lite eller inte alls i städernas handlingar, utan bara större kravellfartyg av tyngd som man kunde stolta med. Man kan även förmoda att det fanns en betydande illegal handel, utanför stadstullarnas kontroll. Seglationen med allmogebåtar omnämns i ett brev från

Härnösands Magistrat, undertecknat Michael Lindström anno 1807 till landshövdingen, angående ett upprättande av en fyrinrättning på Söderarm.

Landets betydliga handel af bräder, då den till inrikes orter afgår nu mera mäst fragtas med Ålands skutor och Skärgårds båtar ifrån Roslagen, hvilka i ansenlig myckenhet directe anlöpa Lastage platsen Nyland uti Ångerman Älfen att erhålla brädfragter.

När det gäller Dykeri o Bärningskompaniet så upphörde verksamheten 1832. Det är möjligt att systemet med strandfogdar ansågs föråldrat. Ofta översteg bärningskostnaderna värdet av det försålda vrakgodset. Många gånger slutade affärerna med rättsliga tvister, vilka kompaniet ibland förlorade med dyra förluster till följd.

Jag har även tittat på Dykerikommissariet Smerlings släkt. Den äldste kända stamfadern var Anders Smerling, född omkring 1670. Han stupade i batalj, då som major under adjutantgeneralen, greve Magnus Julius De la Gardie. Olof Engelb:s sonson Olof Petrus Immanuel (Manne kallad) emigrerade 1885 till Nordamerika. I telefonkatalogen över staden New York finns idag några Smerlingar. Som ni ser så gäller det bara att begränsa sig i sitt forskande.

Just för tillfället vet vi inget om klinkgaleasen Jehus byggnadsår och plats. Ej heller om dess äventyr på haven före 1821 eller om något bärgades på förlisningsplatsen. Vi kanske hittar dessa uppgifter en vacker dag. Hoppet är det sista som överger arkivforskaren.

Källor:

St. Sjöhistoriska museum:
Svenskt vrakregister
Stockholms stadsarkiv:
Hamnstyrelsen, mätbrev
Stockholms sjömanshus
Krigsarkiv: Förv. för sjöärenden, lotskontoret, Dykerimål
Landsarkiv Härnösand:
Sundsvalls sjömanshus
Västernorrlands landskansli:
Brev från diverse befälhavare
Div kyrkböcker
Sv släktkalender

Medhjälpare: Patrik Nordberg, Håkan Ottosson, Kjell-Ove Mattsson och Thore Höggberg, samt all vänlig personal på arkiv och museer.