

100 år av vrakhistoria utanför södra Ölands kust

"Fredens hav" har Östersjön kallats, men dess historia präglas också av rivalitet, konflikter och krig. Östersjön är ett av världens mest trafikerade hav. I varje givet ögonblick är cirka 4 000 fartyg på väg till eller från Östersjöhamnarna. En stor del av den svenska kusten gränsar mot Östersjön och gör därmed detta inlandhav till en viktig del både av närområdets miljö, geopolitik och historia. Speciellt den viktiga farleden till Ryssland det vill säga från Öresund och Tyskland via farleden

mellan Öland-Gotland in i Finska Viken har varit en viktig pulsåder som förenade handeln mellan öst och väst och ofta blev en krigsskådeplats. Under 1800- och 1900-talen har Östersjöregionen vid ett flertal tillfällen blivit ett maktpolitiskt högspanningsområde, speciellt under första och andra världskriget, då det utspelade sig många öden bland annat utanför Södra Ölands kust. En viktig orsak till så många förlisningar var det hårda vädret och den då ännu outvecklade tekniken som försvarade

exakta positionsbestämningar. Idag har Östersjöregionens betydelse i förhållande mellan öst och väst återigen fått nytt fokus och kommer i framtiden kanske bli en av de viktigaste strategiska platserna i Norden. Lyssna på berättelserna om de olika fartygen som idag ligger utanför södra Ölands kust. Många har fallit i historiens glömska, men har i många fall väckts till liv genom upptäckt och kan nu berätta sina dramatiska historier.

Foto: Erik Bjurström

Ubåtsmassakern (1915)

En minnessten över Libanon finns i Gräsgårds hamn. N 56.2724206 O 16.53239510

Foto: Ulf Kyrlling

På Gräsgårds kyrkogård står ett träkors till minne över två tyska sjömän med anknytning till de tre tyska fartygen. N 56.309736, O 16.508301

Foto: Ulf Kyrlling

Ett minnesmonument över de tyska fartygen finns söder om Össby. N 56.2724206 O 16.4965826

På Segerstads kyrkogård finns en minnessten över S/S Catspaw. N 56.3615304 O 16.5679132

Segerstads kyrkogård

S/S Catspaw (1919)

Hjälpedettbåten 282 Libanon (1941)

Ögonvittnen berättar om minkatastrofen utanför Össby 9 juli 1941. Sök "Össby 1941" på Youtube för att titta på filmen.

Tannenberg, Hansestadt Danzig & Preussen (1941)

Ariel (1912)

Minnessten över S/S Ada Gorthon finns i Bläsinge hamn N 56.6191542 O 16.6985841

Foto: Ulf Kyrlling

S/S Ada Gorthon (1942)

Emmy Haase (1887)

Foto: William Hemberg

Tver (1852)

Foto: Erik Bjurström

Vrakens vittnesbörd

Lyssna och lär dig mer om fynden av vrak i Östersjöns djup. Under årtusenden har Östersjön varit och förblir en förenande länk för människors utbyte av varor och idéer.

Så här lyssnar du på berättelserna om vrakens spännande historia

Öppna applikationen eller kameran som kan läsa QR-koden på din smarttelefon eller surfplatta. Rikta kameran mot QR-koden och tryck på webbadressen som enheten identifierar för att öppna länken som är kopplad till QR-koden. Välj om du lyssnar hemifrån eller samtidigt som du upplever platserna där historien utspelar sig. Berättelserna finns på webbplatsen lokalaplatser.se och är inspelade på svenska. Mycket nöje!

Tryckt med hjälp av Skärlovns hamnförening. Finansierad genom bidrag från Mörbylånga kommuns Landsbygdspeng.



Tver (1852)

Tver var ett ryskt transportfartyg under befäl av kapten Alexejev Ivanovitch Alexander Geling. På hösten 1852 låg fartyget för ankar utanför dåvarande Reval (Tallin) när hon i svår nordvästlig storm slet sig från sina förtöjningar och drev upp på ett grund där hon övergavs av sin besättning. Men hon lossnade från grundet och måste tydligen ha drivit i 240 sjömil till Öland, där hon sjönk på 48 meters djup. Hon var

lastad med lyxvaror som vinflaskor, kryddor och oliver från Frankrike. Lasten låg utspridd över botten. Dykarna tog upp en vinflaska för att se om vinet var drickbart. Det var det! Det var en god champagne! Koldioxidtrycket i champagnen gör att inget havsvatten tränger in så länge korkarna är intakta. Vid ankarspelet hittades skeppsklockan. På den stod Tver, St Petersburg, Porteur Maritime No 2.

Emmy Haase (1887)

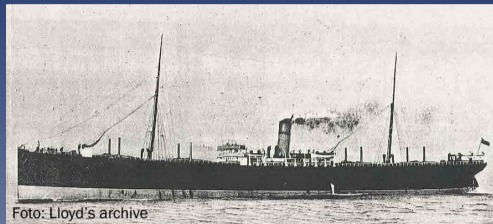


Foto: Lloyd's archive

Den 19 september 1887 lämnade den engelska lastångaren S.S. Emmy Haase hamnen South Shields vid floden Tyne med destination Östersjön och hamnen Cronstadt vid St Petersburg. Hon var lastad med kol. Kapten var den unge James Elliot som vikarierade för den ordinarie kaptenen. Resan till Helsingör blev besvärlig med hårda nordvindar och lasten hade förskjutits. Kapten Elliot var bekymrad för den fortsatta

resan och skrev ett brev till redaren om sina problem, men vågade inte föreslå att han skulle ligga kvar en längre tid för reparationer. Han fortsatte sin resa. I södra Östersjön blev det storm och S.S. Emmy Haase var dömd. Efter några dagar kom telegram från agenten i Cronstadt till redaren Fredrick Gordon i London att Emmy Haase inte anlät i tid. Efter flera veckor hade inget hörts och man fick anta att hon förölyckats. 20 sjömän var borta utan ett spår.

113 år senare fick en fiskare ett stort "uppstick" på sitt ekolod 14 sjömil nordost om Gräsgård på sydöstra Öland. Eftersom botten är helt slät förstod han att det är ett vrak. Dykarna Kim Johansson, Håkan Björk, Erik Bjurström och Magnus Arnebjörk gick ut och dök på positionen och hittade Emmy Haase.

Ariel (1912)



Foto: J.O. Wiklund, Sjöhistoriska museet

12 sjömil rakt söder om Ölands södra udde ligger vraket av Hudiksvall-ångaren Ariel. Natten mellan den 30-31 oktober 1912 blev hon påseglad av den finska ångaren Tammerfors och sjönk. Ariel var på resa mellan Rotterdam och Riga med koks i lasten. Befälhavare var Hudiskvallsbon kapten A.T. Gustavsson. Havet var lugnt men som det ofta var vanligt i oktober, täcktes det av en olycksbådande tjock dimma. 1912 fanns ingen radar och det enda sättet att göra fartyget märkbart var genom mistur eller skeppsklocka. Strax efter klockan två skedde dock katastrofen. I den tätt trafikerade farleden förbi Ölands södra grund dök den mindre

ångaren Tammerfors upp ur dimman och mörkret och hade ingen möjlighet att stanna i tid utan rände med fören rakt in i babordssidan midskepps på Ariel.

Tammerfors kunde hålla sig flytande genom sina vattentäta skott i fören med Ariel var dömd. Kapten Gustavsson försökte rädda henne genom att sätta kurs på Ölands södra udde och sätta henne på grund men var till slut tvungen att beordra besättningen att sjösätta livbåtarna och överge fartyget. Ingen sjöman kom till skada. Ariel höll sig flytande ett tag men sjönk sedan stilla.

Ariel byggdes 1883 i England och ägdes när hon sjönk av Hudiksvalls Rederi AB. Hon var ett stort fartyg på 1673 bruttoton. Fartyget blev känt genom att hon transporterade officeren Alfred Dreyfus i en fångtransport till Djävulsön 1897. Dreyfus hade dömts för spioneri i Frankrike, men efter ingripande av författaren Émile Zola i sin uppseendeväckande tidningsartikel "J'accuse" (Jag anklagar) friades han i en ny rättegång.

Ubåtsmassakern (1915)



Nicomedia. Foto: Bundesarchiv

Sommaren 1982 hittade några dykare från Linköping vraket efter den stora tyska ångaren Nicomedia cirka 10 sjömil söder om Ölands södra udde.

I början av första världskriget hade den engelska ubåten E19 under befäl av Francis Cromie i september 1915 tagit sig genom Öresund för att försöka störa den viktiga tyska malmtrafiken i Östersjön. Den 11 oktober siktade Cromie en lastångare söder om Öland, Walter Leonardt, E19 signalerade att fartyget skulle stanna och skicka över en båt. Kaptenen skickade över en livbåt

och besättningen blev ombedd att gå i båtarna. Sedan ordnades så att ett passerande svenskt fartyg, SS Fernebo, plockade upp besättningen. Därefter lades en sprängladdning i aktern så att Walter Leonardt gick till botten med aktern först. Omedelbart efter att Walter Leonardt sjönk sänktes fyra till tyska fartyg på samma sätt: Germania, Guttrune, Director Reppenhamen och Nicomedia, vars besättningar nådde land i livbåtarna. E19 hade alltså lyckats förstöra fem tyska ångare på samma dag utan att någon människa skadats och händelsen kom efter dykarnas upptäckt att kallas Ubåtsmassakern!

Nicomedia skapade rubriker igen när Stefan Fransson i Kalmar hittade lådor med det öl som besättningen på E19 inmundigat. Ölet var drickbart och jästbakterierna visade sig var möjliga att odla. Under några år kunde man köpa VRAK-ölet på Systembolaget.

S/S Catspaw (1919)



S/S Cascade, systerfartyg till S/S Catspaw. Foto: Öland

På nårdsdagen 1920 siktade man från Segerstads fyr ett par masttoppar som stack upp ur

vattnet cirka 6 sjömil utanför land. Hjälmдықare gick ner på vraket och det visade sig vara den engelska minsveparen Catspaw. Fartyget, som ingick i en engelsk flotteskader som skyddat den estländska kusten mot ryssarna och nu var på väg till Köpenhamn, hade också sannolikt bärgat minor från första världskriget. Fartyget hade sprängts av en mina i lasten som lösgjorts sig i det hårda vädret. Alla 14 ombordvarande hade omkommit. På Segerstads kyrkogård finns en minnessten över de engelska sjömännen.

Tannenberg, Hansestadt Danzig & Preussen

Efter den tyska ockupationen av Danmark den 9 april 1940, förekom i princip inte några stridshandlingar inom Östersjöområdet. Nazityskland och Sovjetunionen stod i förbund med varandra genom Molotov-Ribbentrop-pakten. Efter det tyska anfallet på Sovjetunionen den 22 juni 1941 ville nazityskland låta underhållstransporter till Finland gå på svenskt territorialvatten för att därigenom undvika sovjetiska minor och ubåtar.

Tannenberg (1941)



Tannenberg till vänster. Foto: Bunderarchiv

För att kunna utöva en effektiv neutralitetsvakt lade svenska marinen den 28 juni 1941 ut en minering utanför Öland, vilken offentliggjordes i radio och med underrättelser för sjöfarande. Mineringen lades ut utanför Össby 28 juni 1941 och bestod av två minlinjer och en segelrännan. Mineringen bevakades av ett svenskt örlogsfartyg som hade till uppgift att eskortera handelsfartyg genom rännan.

Tannenberg var en bil- och passagerarfärja sjösatt 16 mars 1935 vid Oderwerke, Stettin. Vid andra världskrigets utbrott blev den ombyggd till hjälpminfartyg och deltog vid minutläggningar både i Nordsjön och Östersjön. Den 9 juli 1941 gick den in i en svensk minspärr utanför sydöstra Öland vid Össby, där hon sjönk. Vid minsprängningen omkom 10 besättningsmän. Delar av vraket bärgades 1952. Vid minsprängningen sänktes också fartygen Hansestadt Danzig och Preussen.

Hansestadt Danzig (1941)

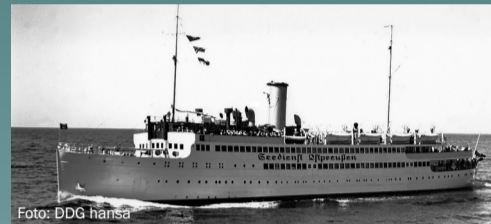


Foto: DDG hansa

Hansestadt Danzig var en bil- och passagerarfärja som byggdes 1926 för det tyska rederiet Norddeutscher Lloyd. Hon var systerfartyg till Preussen och användes för trafik på södra Östersjön mellan Tyskland och tyska Ostpreussen.

Preussen (1941)

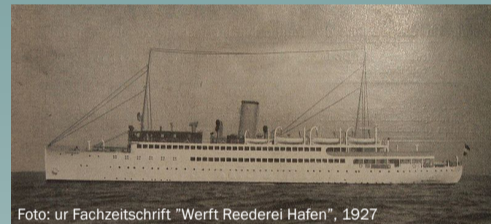


Foto: ur Fachzeitschrift "Werft Reederei Hafen", 1927

Preussen var en bil- och passagerarfärja som byggdes 1926 för det tyska rederiet Bräunlich. Hon användes för trafik på södra Östersjön mellan Tyskland och tyska Ostpreussen. Hon

fartyget hade en kapacitet för mellan 1158 och 2061 passagerare beroende på fartområde.

Vid andra världskrigets utbrott kallades hon in för tjänstgöring i Kriegsmarine och byggdes om till hjälpminfartyg. Som sådant deltog hon i utläggningen av minfält i Nordsjön och Östersjön. Vid den tyska invasionen av Danmark den 9 april 1940 användes fartyget för transport av trupp till Köpenhamn.

Den 9 juli 1941 ingick fartyget i en tysk konvoj som gick in i en svensk minering på svenskt territorialvatten utanför Össby på södra Öland och sänktes. Vraket bärgades och skrotades 1952.

var systerfartyg till Hansestadt Danzig. Fartyget hade en kapacitet för mellan 1158 och 2061 passagerare.

Vid andra världskrigets utbrott kallades hon in för tjänstgöring i Kriegsmarine och ombyggdes till hjälpminfartyg. Som sådant deltog hon i utläggningen av minfält i Nordsjön och Östersjön.

Den 9 juli 1941 ingick fartyget i en tysk konvoj som gick in i en svensk minering på svenskt territorialvatten utanför Össby på södra Öland och sänktes. Vraket bärgades 1952-1953.

Hjälpvedettbåten 282 Libanon (1941)



Libanon till vänster. Foto: Försvarsmakten

För att det skulle vara möjligt att bärga de tre fartygen som sjönk utanför Össby 9 juli 1941, sveptes den svenska minspärren upp 20 augusti 1941 och istället lades en ny minering lite längre norrut i höjd med Gräsgård. Då man befarade en sträng vinter beslutades att även den nya mineringen under november månad skulle svepas upp för att inte riskera att isen drog med sig minorna. Uppdraget att svepa

minorna hade getts till trålaren Libanon, byggd på Öckerö 1938, men som under kriget kallats in under namnet Hjälpvedettbåt 282.

Besättningen på åtta man kom från hela södra Sverige. Marinens minbåtar svepte minorna med hjälp av vajrar som man draggade mellan båtarna och för att säkra minorna när de kom upp till ytan skruvade man på stålhuvar på minornas utskjutande horn. Libanon var utrustad med en lyftkran och med hjälp av lyftkranen lyftes minorna ombord på Libanons däck. När olyckan inträffade hade man vid svepningen missat att man fått med ytterligare en mina som inte var säkrad. Tio personer omkom vid explosionen. Endast en person av Libanons besättning överlevde tack vare att han var på väg ner i förpiken för att hämta en lyftstropp.

S/S Ada Gorthon (1942)



Foto: J. Robert Boman, Sjöhistoriska museet

Ada Gorthon var på väg från Luleå till Rotterdam, fullastad med järnmalm, när hon ett par distansminuter utanför Bläsinga på östra Öland, 22 juni 1942, trots tydliga markeringar med svenska flaggan och fartygsnamnet målat på skrovsidan, sköts i sank av en torped från den sovjetiska ubåten SC 317. Träffen slog upp ett stort hål i skrovet och det tungt lastade fartyget

sjönk på bara 30 sekunder på 30 meters djup. Ubåten var en av tio ryska ubåtar som lyckats ta sig igenom den tyska minspärren i Finska viken med uppgift att stoppa den svenska exporten av järnmalm till Tyskland. SC 317 hade tidigare sänkt det finska fartyget Argos.

Efter torpederingen av Ada Gorthon fick svenska fartyg marin eskort vid sina färder i Östersjön. Svenska regeringen framförde en skarp protest till Sovjetunionen, som blankt nekade till någon inblandning i torpederingen. Av den 22 man starka besättningen på Ada Gorthon överlevde bara åtta man som råkade befinna sig uppe på däck. Stora delar av fartyget bärgades under 1950-talet. För att hedra de omkomna finns en minnessten rest i Bläsinga hamn.