

# Vrakdykning

## Morsdagshelgen i maj 1970

Våtträkten är på, lufttuberna kollade och fastspända på ryggen, idag var det de små AGA 2x4 som användes. Det sista var att spotta i cyklopet sätta det på plats och krypa ner i det kalla, grå vattnet där vi inte såg botten på en meters djup ens... vi skulle bärga privata tillhörigheter från en sjunken skuta. Visserligen vid kaj men hon ligger lutande mot styrbord ca 50 grader.

När vi kommer in i skrovet ser vi inget, strålkastarna har inte minsta effekt i det ogenomträngliga smutsiga vattnet. Handledslinorna håller ihop oss för att vi inte ska komma isär eller att kunna få hjälp om en av oss fastnar i bråten. Vi har bara känslan att lita till! Vi fumlar fram i röran, hon har ju inte haft något surrat, allt ligger mot styrbords bordläggning, i salongen (lastrummet), förpiken och maskinrummet! Även styrhyttens lösa delar (där fanns mycket som inte hörde dit) låg i ena hörnet.

Eftersom tavlor borde kunna gå att identifiera utan att se börjar vi leta rektangulära platta föremål, samla några under ena armen och sedan ta oss ut och upp i luften för att upptäcka att de flesta inte var påbörjade ämnen eller inget eller litet av motivet kvar!

Vi håller på till frampå eftermiddagen för att konstatera att detta inte går!



Vi befinner oss i Nordre älv vid Kungälv, det är min kompis Arne som också är dykare och min chef som är uppdragsgivare för detta projekt, det ligger helt utanför våra ordinarie arbetsuppgifter.

Vi kom hit igår och förberedde med diverse arrangemang för säkerheten och provdykningar i denna älv som är mottagare av orenat avlopp från Kungälvs hushåll och industrier. Att dyka i kloakvatten var vår första överraskning, men vi övervinner motståndet att dyka och börjar reka runt skrovet för att ev få en förklaring till haveriet som hade skett i islossningen några månader tidigare

Det är en släkting till min chef som äger båten och har använt henne som bostad och ateljé ett tiotal år men som befinner sig på sjukhus sedan några månader. Släktingarna vill ta hand om ägarens tillhörigheter från ett långt och innehållsrikt konstnärsliv, både i Sverige och exotiska platser samt USA. Det ska finnas konstverk, både egna och andras verk, arvegods, böcker, produktionsmaskiner i form av tryckpressar mm.



Båten är en engelsk kutter byggd 1887 som seglande trälare på Nordsjön, det är för övrigt en likadan skuta som Gratitude som ingår i SXX:s seglarskola i Göteborg. Hon kom till västkusten på 1930-talet, under namnet Forester, som fiskebåt och försågs så småningom med en maskin, en Skandia en-cylindrig tändkulemotor med en effekt på 65 hk och reverserande propeller. På -50-talet fick hon namnet Isbjörn och fraktade i huvudsak is till fiskindustrin. Namnet Eyra tillkom i början av -60-talet när nuvarande ägare köpte henne till bostad och ateljé. Köparen var född och uppväxt i Örebro, därav namnet. På hemväg i kvällningen (ca 25 mil i bilen) pratar vi igenom vad vi gjort och vad vi skulle behöva göra för att komma vidare. Önskemålet att komma åt de personliga tillhörigheterna är starkt hos de anhöriga, ägaren är satt ur spel på grund av sjukdom, och projektet måste gå vidare. Vi enas om att enda möjligheten att komma åt "lasten" är att ta upp båten! Olika alternativ finns, ekonomin spelar stor roll, tidsaspekten finns med tanke på fortsatt förstörelse av tavlor och annat. Det har redan gått nästan tre månader sedan hon sjönk.

Efter ett par dagar kallar chefen in mig och erbjuder Eyra i bärgarlön om hon flyter så att anhöriga kan plocka det som finns ombord!

Spännande men stort! Samma dag pratar jag med Christer som jag jobbar ihop med och Nisse som är gräventreprenör och gift med en jobbkompis.

Båda vill vara med, helgen efter startar bärgningen, vi är tre amatörer mot en älv med mycket smutsigt vatten.



Vi lastar en bilsläpkärra med regler, råspont, säckar med sågspån, trasor, skivor, presenningar, pumpar, vinschar, elverk, wirar, mm mm.

Det är Christer, Nisse o jag samt några dykarkompisar som drar iväg på fredag eftermiddag i två bilar mot Kungälv. Framme ganska sent men årstiden med ljusa kvällar o nätter hjälper oss att starta bärgningsprojektet redan på kvällen. Vi lastar av vårt material monterar vinschar och planerar helgens arbete.

Efter frukost på kajen lördagmornon börjar arbetet med att få båten flytande och att ägaren/släktingarna ska kunna börja räddningen av bohag, konstverk mm.

Planen som vi tror på är att räta upp henne så mycket som möjligt med hjälp av vinschar iland och kopplad wire i stormasten och därefter höja relingen med trävirke för att komma över vattenytan med överkant samt täta läckor o skador på skrovet under vattenlinje för att sedan pumpa läns. Vi bedömde att stagningen av stormasten var så pass

fräsch att det skulle gå att räta upp henne ganska långt före timmermansjobbet med höjning av relingen. Detta är största osäkerheten i hela projektet, skulle inte masten hålla för den planerade rätningen var vi förlorare, vi hade ingen reservplan, en sådan skulle innebära stora kostnader som vi hittills inte var beredda att ta. Bärgningen skulle i s f misslyckas!

Vi börjar med att koppla en wire i stormasten i höjd med stagfästet, dra ner den till ett "kättingspel" ett sådant som man drar i en klen ändlös kedja och en grov kätting dras långsamt igenom spelet. Drar man en meter med den klena kedjan får man kanske en cm hem på den grova!

Spelet fäster vi i ett stort kastanjetråd, långt ner och med skydd för barken, spänner wiren så gott vi kan manuellt och låser den i den grova kättingen på spelet. Nu börjar det!

Vi orkar dra 15-20 minuter för att sedan bli avbytta av någon annan som står i tur att slita ont.

När vantens på utsidan blir spända (efter någon timme) skickar vi ner dykare som ska hålla koll på att röstjärn, jungfrur med iskurna rep och skrovet skulle tåla påfrestningen som denna del av operationen skapade.

Hela lördageftermiddag är väldigt enformig och arbetsam, dra i kedjan, vila, kolla resultatet, det är vad som gäller hela tiden.

När vi inte orkar mer framåt solnedgången kröp vi i sovsäckarna o slocknar fort. Skrovet har rört sig märkbart, och utan för stora påfrestningar, men långt ifrån tillräckligt. Dessutom är vattenståndet i älven högre nu än först gången vi var här vilket betyder att relingen måste komma/byggas högre.

Söndan går åt till att fortsätta dra i kedjan som nu har gått



åtskilliga varv genom spelet. Framåt eftermiddan kommer larm från dykarna att repen i jungfrurna på utsidan/SB börjar gå sönder och vi har märkt att spelet går tyngre. Skrovet har tryckts mot kajen och det blir omöjligt att räta upp henne mer!

Rådslag på kajen. Vad göra? En väg finns för att komma vidare, försöka höja relingen med förhöjd brädgång trots att den ligger drygt en meter under ytan. Vi behöver mer virke än det vi har med oss och ett stort jobb med höjning av relingen står för dörren.

Vi packar ihop för att åka hem, det är sen eftermiddag, fast beslutna att fortsätta nästa helg när vi har mer virke till det oplanerade extrajobbet.

Skulle vanten och masten hålla nästan en vecka?

Kommer trädet och wirearrangemanget hålla?

Har hon lagt sig till ro på sidan igen när vi kommer på fredag, då vänder vi och kör hem igen! Det var förutsättningarna inför nästa etapp av bärgningen.

Väl hemma och på jobbet rapporterade jag till min chef att troligen kommer "Eyra" att flyta om en vecka eller så misslyckas vi med bärgningen.

### **Bärgningen fortsätter**

Fredag kväll är vi tillbaka med ytterligare ett lass med råspont, dykare och spänd förväntan. Vi ser på håll att båtens läge är oförändrat från i söndags och vi blir glada att kunna fortsätta.

Jag tar på mig dykarutrustningen och kollar av skrovet och däckets i syfte att förbereda snickarjobbet. Bl. a upptäcker jag att det finns inga luckor på däck mer än lastluckan och kappen. Det innebär ju att lastluckan är mycket mindre och betydligt närmare vattenytan än relingen och därmed enklare att höja. Kappen kan vi stänga med luckorna.



Vi är fem man och efter några timmar på lördag har vi höjt sargen på lastluckan så mycket att den är över vattenlinjen och vi kan ta fram pumparna. Det vi har är två eldrivna dränkbara pumpar som har kapacitet att pumpa tre kbm/min. Ska det räcka? Hur stora är läckorna som fick henne att sjunka?

Pumparna sänktes ner och kopplades till det provisoriska elskåpet som vi har fått tillgång till, vi skickar ner dykare som ska se efter läckor i skrovet och försöka tätas dom med plywood, trasor och sågspån. Spänningen stiger, vad kommer att hända? Centralt i Kungälv som vi befinner oss (mellan kexfabriken och fästningen) har vi hela tiden haft åskådare som kommit o gått, idag har dom kommit men inte gått. Nyfikenheten var stor hos många. Särskilt de som sagt oss att det aldrig kommer att gå! "Motorn får ni aldrig igång" har vi hört varje dag vi hållit på med bärgningen.

Vattnet började sjunka ganska omgående, centimeter för centimeter som blev en meter. Där blev det stopp! Det kommer mindre vatten ur pumparna, några stora läckor hade tätats och det borde gå bättre, vad händer?

Vi upptäcker snart att pumparna är igensatta av papper, kläder och annat som sugits in under pumpningen från botten av skrovet. Omtag. Rensning av pumparna, vattnet kommer tillbaka under tiden och vi är på ruta ett. Nu släpper vi inte ner pumparna på botten utan håller dom vid ytan och firar efterhand som nivån sjunker i båten.



Det tar ett par timmar, känns som det säger sluurrp och hon reser sig majestätiskt, gungar lite och lägger sig med slagsida mot kajen, wiren drar i masten... kopplar loss och hon lägger sig med slagsida ut mot älven. Allt som finns ombord ligger på SB-sidan och den är dessutom tyngre av vatten.

Hon flyter!!

Det är lördag eftermiddag och jag ringer min chef och meddelar att nu kan ägodelarna hämtas, de ska komma på söndag för att börja ta hand om konstnärens "livsverk".

Vi flyttar om pumparna för att få ut det sista vattnet och att lokalisera ev. läckor som kan tätas utifrån.

Det luktar avlopp, allt är täckt med ett grått slam som kommer från ortens avloppssystem och inte passerat reningsverket! Det är ingen trevlig miljö som rest sig ur älven men jobbet ska göras.

Framåt kvällen tar vi upp ena pumpen och ser att minimalt med vatten kommer in och det kan vi pumpa ut från maskinrummet. Vi bekantar oss med insidan av båten, planerar för att starta maskinen, transport till Sjötorps varv där vi preliminärt bokat plats i dockan under varvets semester.

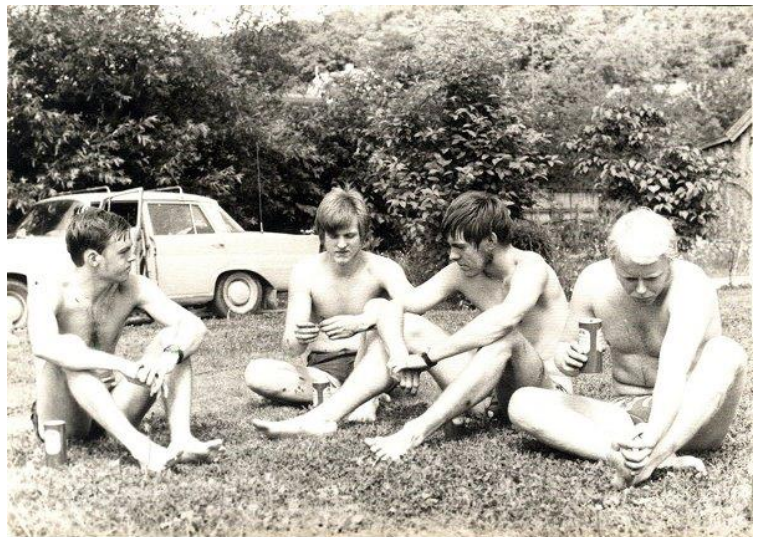
När är båten tom och motorn igång så att vi kan lämna Kungälv?

Det blir intressant i morron när ägaren/anhöriga kommer!

Den kvällen firar vi med grillning på kajen och känner oss väldigt nöjda med projektet så här långt.

Drömmen om, och historier om hur andra seglat skuta mot varmare vatten tar ny fart vid grillen. Det är framför allt mina två kompisar i projektet som vill segla söderut och jag dras med i drömmarna som varvas med mer närliggande måsten.

Planeringen för fortsättningen pågår hela kvällen och halva natten, tiden går fort och vi har väldigt trevligt, det är snart midsommar och en vecka senare semester på Sjötorps varv. Hur får vi igång motorn? Hur kommer vi härifrån till Sjötorp? När är båten tömd på privata saker?



Någon känner en klurig gubbe som kan Skandia-motorer, han serverar sandpråmar i Vättern med liknande motorer.

Ägaren har enligt släktingarna haft hjälp av "skepparen" när han har förflyttat båten. Han bor i Kungälv.

I morron kommer de som ska tömma båten på privata saker och förhoppningsvis en tidplan för detta.

Fyra finklädde herrar infinder sig på kajen vid 11-tiden på förmiddagen. Det är de närmast anhöriga till konstnären som kommer för att se hur båten ser ut och för att plocka med sig allt privat som finns ombord.

”Ooh, vad det luktar och vad smutsigt allt är” var det första vi hörde efter hälsningsprocedurerna på kajen. Det är naturligtvis en överraskning för dom att det luktar illa av hela båten och att allt är inbäddat i grått slam, vi har vant oss vid lukten och är betagna av att vi är ägare till en skuta även om hon är i stort behov av sanering och reparationer.

Vi redogör för hur vi arbetat och hur vi planerat fortsättningen med transport sjövägen till Sjötorp för den första etappen av upprustning som måste göras. Hon har varit registrerad i sjöfartsregistret och det innebär att hårda krav måste uppfyllas för att åter bli godkänd för nyttjande. En del av det ska göras i torrdockan i Sjötorp.

Efter släktingarnas interna diskussioner i parken intill, får vi beskedet att de inte tänker ta sig an räddningen av ”lasten”. ”Men om ni gör det jobbet åt oss kan ni få del av det som har ekonomiskt värde ombord”!



Ännu mer arbete om vi ska göra även detta!

Vi har ju sett att det finns många konstverk, kopparkärl, böcker mm ombord som verkar vara i hyfsat skick trots att det varit i vatten en tid.

Visst vi gör det, vi var överens Nisse, Christer o jag.

Vi börjar direkt med att röja ombord. Målsättningen är att ta vara på det som kan förstöras när det kommer i luften efter att ha legat i vatten i månader.

Sent på kvällen har vi plockat igenom allt ombord och stoppat alla tavlor, böcker mm i plastsäckar tillsammans med blöta skumgummimadrassbitar för att inte förändra miljön alltför snabbt för dessa ting. De anhöriga tar sina säckar, vi tar våra på släpet hem.

Tavlornas vidare öden är ett eget kapitel. Hustrun o jag kör ner till Hargebaden i Vätterns norr ände, tvättar tavlorna (från plastsäckarna) med svag tvällösning och sköljer i sjövattnen, därefter förvaring i källargaraget med rinnande vatten på golvet. Efter ett par dygn separeras tavlorna som stått två och två och vattnet på golvet

fortsätter rinna i ytterligare ett par dygn. Långsam torkning är receptet.

De flest tavlor var gjorda på oljad masonit, andra på duk och faktiskt en del på embalagekartong, t ex Cornflexkartong! Alla typer har klarat sig hyfsat bra hittills, men hur blir det när de torkat?

Efter en dryg vecka i fuktigt garage börjar vi öppna dörrarna gradvis och efter ytterligare ca en vecka tar vi upp några i bostaden för att se hur de reagerar på torr luft. De spricker inte och tycks ha klarat sig undan äventyret utan att ta skada. Tack vare tipsen från Läns museet i Örebro hur vi skulle behandla tavlorna kunde vi dela på en mängd tavlor med skiftande kvalitet. De anhöriga till konstnären/båtgäaren skötte sina tavlor på liknande sätt.

### **Motorn**

Helgen efter läns pumpningen följer en motorkunnig man, med 50 kg övervikt, med från Askersund, där vi bodde på den tiden, till skutan för att förbereda start av motorn, en Skandia 65 hk. Han åkte i en Volvo Duett nerlastad av gastuber, verktyg och reservdelar av skilda slag. Han har jobbat i ca tre timmar när han meddelar att han packar ihop och åker hem!

Men motorn då? Det är bara att starta och kasta loss, inga problem, men det finns ingen startluft. ”Det får ”skeppar’n” ordna som är van vid båten”. ”Skeppar’n” kallas han som hjälpt konstnären

vid förflyttning av skutan, en fiskare bosatt i trakten. Nisse drar iväg med bilen för att hämta denne nyckelperson som ska starta motorn, vara skeppare till Sjötorp och lära oss hur allt fungerar ombord.

Han kommer, gör två startförsök med den tryckluft som vi fyllt över från dykarutrustningen och de krutladdningar vi skaffat i s f blåslampa till kulan, han misslyckas! Ytterligare en som säger "den här får ni aldrig igång igen"!

Vad gör vi? Krismöte, vi tre och några kompisar som planerat att starta resan mot Sjötorp idag. Imorron ska en av mina svägerskor gifta sig och jag ska vara där!

Ingen av oss har sett en tändkulemotor förrän denna kom över vattenytan, hur fungerar den vad behövs för att den ska gå?

Ingen vill ge upp och Christer o jag går ner i maskinrummet och funderar över vad "skeppar'n" gjorde och varför inte det fungerade. Jag tyckte mig förstå att vid hans försök gick inte motorn runt som den ju måste om det ska bli en kompression och en explosion. Kan det möjligen vara fel på den "startventil" som sitter på motorn och som öppnas när tryckluften från tanken ska trycka ner kolven och runt svänghjulet för att sedan skapa kompression och explosion. Den ventilen måste ju rimligen vara stängd när kolven vänt och är på väg upp till kompressionsläge, i annat fall blir det mottryck och kolven går inte upp. Den ventilen används även till att fylla tryckluft i tanken från motorns kompression.

Vi testar. Stänger "startventilen" och öppnar huvudkranen på lufttanken. Luft rusar in i cylindern! Alltså går det inte att stänga "startventilen" och då bildas mottryck när kolven varit ner och ska upp för kompression!

Nytt startförsök. Kolven ställs i passerat övre läge med hjälp av ett spett som passar i det meterstora svänghjulet, krutladdningen tänds stoppas in och låses i avsett läge, öppnar huvudkranen på lufttanken och snabbt stänger den igen och...en smäll och en vibration i hela båten... en till.. flera i allt snabbare följd, Den startade!!!

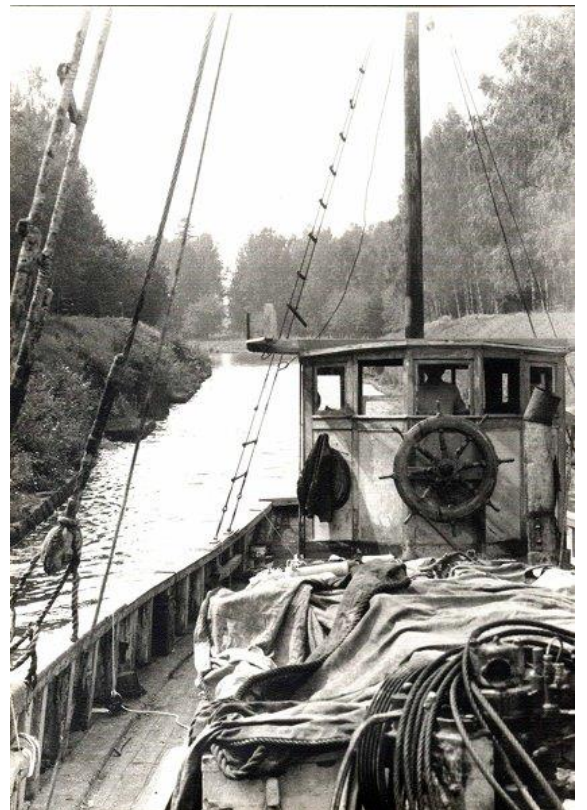
"Hämta "skeppar'n" nu ska vi iväg" ropar vi. Nisse hittar honom igen, nu i ett potatisland utanför stan.

Vi börjar kolla att allt fungera och upptäcker att motorn går baklänges! Detta får fortsätta tills vi kollat alla smörjställen via smörjlådan där varje smörjställe har ett eget fack och separat dosering. Allt tycks fungera och vi fyller luft, nu med hjälp av motorn, stänger av motorn, startar igen, åt rätt håll.

## Mot Sjötorp

Vi kastar loss, fastnar i en hög med bråte som vi kastat överbord när vi letade tavlor, kommer loss, ringer brovakten för öppning, backar ut i farleden och vi är iväg.

Motorn går som en klocka (som det sägs) men hela skrovet vibrerar, försöker med olika varvtal men "det ska vara så" säger "skeppar'n". Efter några timmar på Göta älv börjar vattnet stiga i maskinrummet, svänghjulet går i vatten. Båten är konstruerad för segling utan hjälpmotor och när maskin installeras "sätter sig" båten, det innebär att hon måste barlastas för att få ett normalt men djupare läge i vatten, d v s utan barlast, som här, rinner allt vatten i kölsvinet till motorrummet. Vi hjälper till med den manuella membranpump som finns och det fungerar ett tag men skräp och bråte i kölsvinet gör att både maskinpumpen och den manuella pumpen sätts igen och vattnet stiger igen! Förutseende som vi varit har vi en bensindriven pump som vi kan starta under tiden vi rensar de andra pumparna. Sågspån runt skrovet under vattenlinjen minskar läckaget något. När vi kommer till Trollhättan har det mörknat, klockan



närmar sig midnatt, och i avsaknad av fartygsljus förtöjer vi ovanför slussarna. Svärfar kommer för att hämta mig till bröllop nästa dag, som är söndag och mina kompisar får klara sig över Vänern utan mig.

Söndag kväll mönstrar jag på i Sjötorp och vi kommer in i dockan efter diverse diskussioner med kanalbolagets ”inspektör” som kom farande med sin spatserkäpp och hade farhågor för sjövärdighet mm. Efter fyra veckors ”arbetsläger” i Sjötorp var vi beredda att fortsätta hem till Askersund. Då hade vi med hjälp av familjer o kompisar drevat, bekat, återförhydrat undervattenskroppen samt sett över roder och propeller. Under tiden har planerna på långsegling vuxit och fler intressenter borde kunna delta i ett kommande långseglingsprojekt inte minst ur finansieringssynpunkt.



Goda råd fick vi av semesterledig varvpersonal och turister. Kopplingen till SXX:s skolskepp Gratitude fick vi veta där av en göteborgare som seglade Göta kanal med sin familj. Fartygsinspektören Riis inspekterade skrovet före sjösättning och vi fick en lista på övriga åtgärder som han ville se bl. a belysning och livräddningsutrustning.

Till skeppare på etappen Sjötorp-Askersund blev jag utsedd. Det var bara jag som hade egen båt, en C G Pettersson från 1940-talet 7.3 x 1,8 och en fyrcylindrig bensinmotor från Albin. Förarbevis har jag också, men aldrig trafikerat Göta kanal.

Start en tidig lördag, i första slussen möte med Juno!! Efter den chockstarten och tre bottenkänningar, varav en i bergsskärningarna öster om Hajstorp och en bogsering med hjälp av traktor kommer vi ut på Vättern där dimman gjorde sikten begränsad. På kvällen nästa dag förtöjde vi i Askersund och folkvandringen till kajen började. Eyra och hennes historia blev spridd i media både lokalt och nationellt, bl. a 10 min i motsvarigheten till ”Landet runt” på SVT.

### **Så gick det**

Flera lastbilslast med ”skräp” kördes till den kommunala soptippen och därefter kan vi komma åt alla bord och durkar för inspektion och bedömning av åtgärder.

Under hösten byggde vi igen lastluckan, bytte brädgång och nya durkar i ”salongen”, det kostade pengar och det satte tempot på arbetet.

När hösten kom med mycket regn och så småningom snö, upptäckte vi att däckets läckte kraftigt, nåtningen var dålig och det var frekvent manuell pumpning när det var nederbörd.

Under vintern fick jag erbjudande om ett annat jobb, intressantare, bättre betalt och bättre karriärmöjligheter. Men, jag måste flytta till Uppland!

För mig och min familj, Lotta var drygt ett år, var det ett lätt beslut att ta, vi hade ju vår Petterssonbåt vi kunde ta med till Östhammar och långsegelplanerna med Eyra har inte riktigt fångat mig.

Mina kompisar ville inte överta min del av projektet och ville heller inte fortsätta upprusningen när jag flyttar, men istället blev beslutet att sälja alltihop.

På vårkanten hade vi kompletterat med den utrustning och reparationer som Riis hade begärt och när köparna från Stockholm hade bestämt transportdag bokades tid med Riis för utfärdande av tillfälligt lov för nyttjande i väntan på besiktning. Han fick förhinder och dagen efter lämnade skutan Askersund med de nya ägarna och Nisse och Christer för att segla till Stockholm. Jag var i Uppland för att flytta in i ny bostad.

Två månader senare kom ett brev från polisen där jag misstänktes för ”olovligt nyttjande...”.

Efter utredning kunde inte brott styrkas.

Vi fick tillbaka våra pengar och en del för besväret, ett antal vackra tavlor som pryder väggarna, och ett oförglömligt äventyr.

Hoppas grabbarna i Stockholm blivit gubbar och har mer lättskötta farkoster idag.

Lars Emthammar