

Håkan Skogsjö

Herzogin Cecilies sista dag

Särtryck ur

Nya Åland 22 februari 1992

[ISSN 0359-1441]

dagstidning utgiven i Mariehamn på Åland

Distribuerad som pdf-fil 2025

Copyright © Håkan Skogsjö (CC BY-SA 4.0)



Herzogin Cecilies sista dag

Uppgifterna i Herzogin Cecilies skeppsdagbok överensstämmer inte med vad kapten Sven Eriksson uppgav vid sjöförklaringen.

Och flera ögonvittnen intygar att befälen ombord var onyktra när Herzogin Cecilie avseglade från Falmouth.

Det visar en ingående undersökning som Nya Åland gjort med anledning av den senaste tidens debatt om vad som egentligen hände när flaggskeppet i Gustaf Erikssons flotta seglade i kvav.

Fyrmastbarken Herzogin Cecilie gick på grund tidigt en dimmig aprilmorgon 1936 utanför Englands kust. Olyckan blev slutet för åländske storredaren Gustaf Erikssons stolta, vitmålade flaggskepp.

Sjöfartsmuseets chef Göte Sundberg har i museets nyligen utgivna besöksguide uppgett att besättningen innan olyckan hade firat hemkomsten till Europa (efter en 86 dygn lång seglats från Australien) och att detta sannolikt bidrog till olyckan, som förorsakades av en grov miss i navigationen.

Vidare att redaren Gustaf Eriksson inte ville veta av fartygets kapten Sven Eriksson efter förlisningen.

Båda påståendena har med stor kraft dementerats av Sven Erikssons svärson, läkaren och brittiske konsulen Peter Darby, som hävdar att någon sprit inte förekom och att Gustaf Eriksson inte hade något emot sin kapten efteråt.

För att bringa reda i vad som egentligen hände har Nya Ålands reporter borrar huvudet i Herzogin Cecilies skeppsdagbok, sjöförklaringen och andra handlingar som finns i Ålands sjöfartsmuseums arkiv, likaså läst vad som tidigare har skrivits om olyckan, inte minst i Basil Greenhills och John Hackmans verk om Herzogin Cecilie som utgavs förra året och som inom kort kommer på svenska.

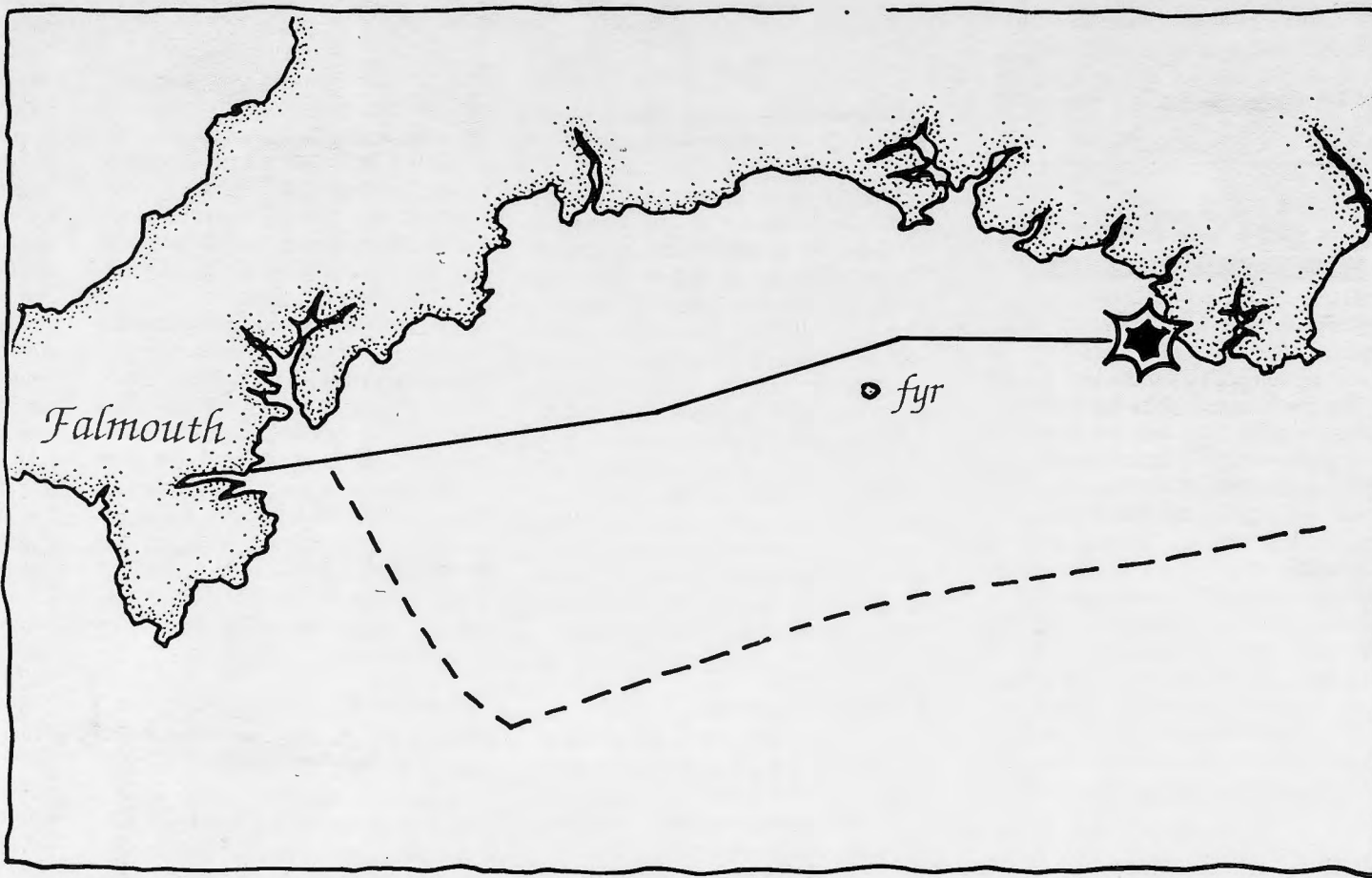
Slutsatsen kan bara bli en: allt tyder på att Göte Sundbergs uppgifter är korrekta. Det förefaller också som om kapten Sven Eriksson och delar av besättningen förfalskat uppgifter i skeppsdagboken och medvetet lämnat felaktiga uppgifter vid sjöförklaringen.

Här nedan ska jag punkt för punkt försöka visa varför slutsatsen blivit denna.

Bakgrunden

Herzogin Cecilie hade i januari 1936 avseglat från Port Lincoln i Australien med en last av vete. Ombord fanns en besättning om 29 personer samt kaptenens hustru Pamela Eriksson och en kvinnlig passagerare, miss Adria Newton.

Resan blev rekordsnabb, efter bara 86 dygn ankrade Herzogin klockan 11.40 torsdagen den 23 april upp på redde utanför Falmouth.



De båda rutterna. Den heldragna visar ungefär hur Herzogin seglade, den streckade hur kapten Sven Eriksson uppgav hur man seglat i sjöförklaringen. Karta: Eva Sundberg.

Lasten skulle inte lossas, utan man skulle bara invänta nya order. Delar av besättningen var i land, men flertalet stannade ombord och utförde reparationer. Herzogin försattes också i "arrest" på grund av en olycka som inträffat på vägen till Australien, men saken löste sig snabbt.

Dagen efter, den 24 april, kom orden. Lossa i Ipswich. Vinden var utmärkt för att segla upp genom kanalen och kapten Sven Eriksson bestämde att man genast skulle avsegla. Klockan tjugo över åtta på kvällen lättade fartyget ankar.

Knappt åtta timmar senare var katastrofen ett faktum. Herzogin Cecilie rände i den täta dimman upp på klipporna vid Devons kust. Ingen människa skadades, men olyckan och den dramatiska bärgningen blev ändå sommarens stora massmediahändelse i England.

Hur kunde olyckan ske? Var dimman orsaken? Eller tidvattnet? Eller var det järnmalm i Devons klippor som påverkade kompassen?

Många teorier har lagts fram. Ändå förefaller det snarast ha varit den mänskliga faktorn som var orsaken, en grov felnavigation. Hur den kunnat ske är obegripligt, men besättningen har av allt att döma försökt dölja den efter bästa förmåga.

Skeppsdagboken

Skeppsdagboken ger — trots att den är ytterst knapphändig — sannolikt en ganska bra bild av det yttre händelseförloppet. Fredagen den 24 april noterade förste styrman Elis Karlsson att fartyget låg på Falmouth redd, att det blåste sydvästlig vind, 2-3 på beaufortskalan, och att vädret var halvkärlt. Barometern visade 767,2. Han skriver:

"Kl. 7 törnade till (beordrade ut) besättningen. Sodavaskat på utsidan, utfört div.

arb. i riggen samt div. arb. på däck. Erhållit order att gå till Ipswich. Kl. 20.20 hivade ankar & tillsatt nödiga segel. Samtidigt satte ut loggen, som visade 62. Lagt bdds (babs) ankare på svinryggen, klart att låta gå. Kl. 23.30 satt sjövakten."

Sedan fortsätter andre styrman Algot Leman anteckningen:

"Kl. 24 logg. 78 stv. kurs S 86° O p. komp. dev. 2° O. miss. vis. 13° W. Rättvis. kurs = N 83° O dist. = 16',0 efter loggen."

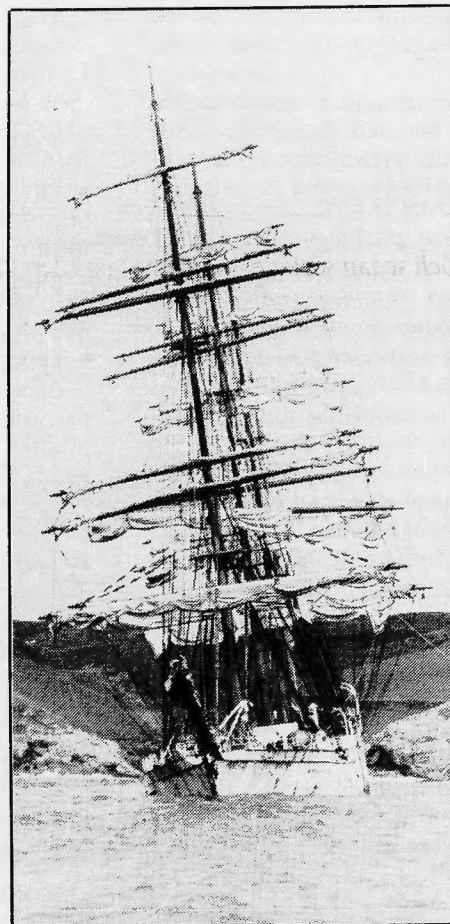
Det här betyder att Herzogin Cecilie lämnat Falmouth och seglar i princip rakt österut på en kurs som förefaller helt normal, särskilt med tanke på de gynnsamma sydvästliga vindarna som rådde. För att på betryggande avstånd klara klipporna vid Devon borde hon inom några timmar gira svagt styrbord.

Men så skulle alltså inte ske. Låt oss vända blad i dagboken och se vad Elis Karlsson — det var han som hade vakten från midnatt till fyra på morgonen — noterar där.

Den gynnsamma vinden håller i sig, men tjockan tilltar allt mer. Dessutom är det förstås mörkt ute eftersom det är mitt i natten. Ändå fortsätter färden med alla segel satta. Efter midnatt händer den första märkligheten. Styrman Elis Karlsson ger rorsmannen Pehr Hjelt order att lägga om kursen 9 grader åt babord. Det betyder att man nu stävar rakt mot klipporna! Det naturliga hade varit att lägga om 9 grader åt styrbord.

Kursen korrigeras ytterligare ett par gånger. Efter att ha tillryggalagt 15 sjömil med felaktig kurs får rorsmannen order att lägga om 5 grader åt styrbord, sedan ytterligare 4 grader åt styrbord. Men det räcker inte.

Strax före klockan fyra uppenbarar sig något mörkt på fartygets babords sida, något som man först tar för ett



Hertiginnan strandade vid Devons klippor 1936 och blev vrak. För kapten Sven Eriksson blev olyckan slutet på karriären. Han emigrerade till Sydafrika och blev farmare.

mötande fartyg men sedan inser är klippor. Sekunden efter ränner Herzogin på grund.

Läget efter förlisningen

Kapten Sven Eriksson och förste styrman Elis Karlsson har navigerat ett av världens mest kända segelfartyg rätt upp på land. Uppmärksamheten är enorm. Åskådare i tusental kommer till klipporna för att se det stolta fartyget som likt en skadskjuten fågel ligger i havet nedanför.

Rederier med lediga fartyg börjar ordna sightseeingturer ut till haveristen. Flygplan cirklar ovanför. Världspresen följer noggrant varje mått och steg i försöken att bärga fartyget.

I Mariehamn sitter en fly förbannad redare och skickar bistra brev och telegram med noggranna order om vad Sven Eriksson ska göra. Han lät också Eriksson förstå vilken oerhörd skada han åsamkat rederiet och redarfamiljen.

Gustaf Eriksson skrev den 3 maj:

"Särskilt tungt har min fru tagit sorgebudet, hennes nervar äro nedbrutna och ligger till sängs ty H.C. har för henne varit allt, hon kan ej tänka eller tala om något annat än den stora saknaden och förlusten som belöper sig till + 16,500.

Liksom alla andra fartyg i Gustaf Erikssons flotta var Herzogin Cecilie oförsäkrad.

Den sjöförklaring som Sven Eriksson undertecknade den 3 maj — samma dag som Gustaf Eriksson skrev sitt ampra brev — börjar så här: "Utdrag av dagboken förd å 4m barken Herzogin Cecilie..."

Anteckningarna för den 24 april, dagen då Herzogin avseglade, lyder enligt detta utdrag så här:

"Den 24 april erhöill order för Ipswich. Kl 20t 20m samma dag lättade ankar och tillsatte alla dragande segel. Vinden S W 2-3 Beaufort. Sikt: mist och lätt tjocka, barometer: 767,2. Kurs, mv. S till O 'kl 22.40' tillagt ovanför raden, dist. 12',0, logg, 71, därefter mv. Kurs SSO 'kl 23.10', dist. 2',5, logg, 73,5, därefter mv SO till S, dist 2,0 'kl 23.30', logg 75,5, samt därefter mv O en kvart N, dist. 2,5, logg 78. Klockan var då 24t och sjövaktt satt. Den första distansen ökad med 3',0, emedan loggen ej blev utsatt förrän alla seggel blivit tillsatta och ankaret lagt på svinryggen.

Det här betyder att Herzogin skulle ha seglat ut från Falmouth med en kurs som var omkring sydsydostlig, det vill säga en helt annan riktning än den ostliga kurs som uppges i skeppsdagboken.

Och märk väl: skeppsdagboken nämner inte alls de mindre kursändringar som kapten Sven Eriksson räknar upp i sjöförklaringen — trots att sjöförklaringen inleds "utdrag ur dagboken..."

När det gäller den fortsatta seglatsen, den efter midnatt, stämmer dagbok och sjöförklaring däremot i huvudsak överens, även om det inte heller för dessa timmar rör sig om något egentligt "utdrag", snarare ett referat i grova drag med uppgifter både tillagda och utelämnade.

Resten av sjöförklaringen, som i sin helhet finns avtryckt i Greenhills och Hackmans bok (sidorna 171-172), redogör för vad som hände efter grundstötningen.

Dagboken ändras

Nu har kapten Sven Eriksson och förste styrman Elis Karlsson fått ett problem. Dagboken uppges en rakt ostlig kurs (säkert noterad innan de ödesdigra felnavigationerna gjordes) medan man i sjöförklaringen valt att ange att de seglade med en sydsydostlig kurs.

I dag kan vi konstatera att den ursprungliga uppgiften om kursen i dagboken, den som andre styrman Algot Leman gjorde och som säger att Herzogin seglade rakt österut, har ändrats, av handstilen att döma sannolikt av förste styrman Karlsson.

Uppgiften "S 86° O p. komp." har skrivits över med "S 18° O på komp." och "N 83° O" med "S 29° O".

Det betyder i klartext att skeppsdagbokens uppgift om en ostlig kurs har ersatts med en sydsydostlig. Därmed stämmer uppgifterna i dagboken och sjöförklaringen överens.

I vilken ordning och när anteckningarna och ändrin-



Ett av dokumenten som ger oss kunskap om vad som egentligen hände Herzogin Cecilies sista resa från Falmouth mot Ipswich, skeppsdagboken. Den förvaras i dag på Ålands sjöfartsmuseum och är tillgänglig för forskning.

Här ligger boken i kaptenens salong från Herzogin, som finns återuppyggt i museet. Foto: Jan Andersson.

garna gjorts är i dag omöjligt att säga. Men det förefaller uppenbart att ändringen tillkommit i uppsåt att försöka vilseleda om vilken kurs Herzogin Cecilie verkligen hade. Vittnesmål från fartygets båda rorsmän stödjer en sådan tolkning.

Två vittnesmål

Jungman **Helge Aaltonen**, nu bosatt i Reso, var rorsman ombord på Herzogin fram till omkring midnatt. Han intervjuades 1989 av etnologen John Hackman och intervjun finns publicerad i boken om Herzogin Cecilie. Han berättar (sidan 166):

"Jag stod till rors under min vakt. --- De (befälen) talade om kursen och sa att den skulle ändras, men så länge jag stod till rors ändrades den inte. Det sades senare bland manskapet att befälen tänkt ändra kursen ungefär vid vaktbytet omkring klockan fyra, men det sköts upp till efter bytet. Men då var det för sent."

Lättmatros Pehr Hjelt tog över som rorsman efter Aaltonen. Han berättade 1989 för Hackman (sidan 168):

"Jag stod själv till rors under vakten, men jag kan inte minnas vilka kurser vi höll. Kurserna gavs inte i grader då, utan i streck på kompas-

sen. Jag tror att vi seglade ut härifrån pekar på Falmouth på en karta och sedan seglade vi så här pekar på ungefär 100 grader och sedan drev vi hela tiden mot nordost på grund av tidvattnet. Därför strandade vi här pekar på klipporna där Hertiginnan gick på."

På kartan han har framför sig finns den kurs markerad som kapten Sven Eriksson uppgav vid sjöförklaringen. "Vi seglade inte sådana kurser som ritats in på kartan", konstaterar Hjelt.

Gustaf Eriksons reaktion

Redaren Gustaf Erikson var en mycket nitisk man, som styrde sitt rederi med järnhand också när det gällde små detaljer. Katastrofen utanför Devons kust tog honom hårt — om inte annat så av ekonomiska skäl — och vi kan vara förvissade om att han intensivt följde rapporterna från England från sitt kontor i Mariehamn.

Naturligtvis funderade också han på varför olyckan kunde ske. Den 2 maj på kvällen talade han i telefon med Sven Eriksson, kanske med anledning av sjöförklaringen dagen därpå. Av allt att döma berättade Sven Eriksson den verkliga versionen av hur man seglat. Att man

medvetet hållit ganska nära land för att undvika att möta ångfartyg på den hårt trafikerade Engelska kanalen.

Gustaf Erikson blev rasande. Det tidigare citerade brevet, skrivet dagen efter telefonsamtalet, inleder han: "Beklagar H.H:s Högt ärade Herrnsöfvertänksamhet att icke ha lagt kursen SO eller SSO för att komma midvattens säkert klar av Start Point i stället för att styra 'half a mile inside the streamers track' i all synnerhet som tåt tjocka rådde. Därtill seglades det med röjlar i topp antagligen med c:a 7 å 8 knops fart trots sagda tjocka vilket är oförsvarligt och ej kan försvaras enligt sjöfartsreglerna och vanlig god sjömans sed."

Brevet är fyra sidor långt, tättskrivet och avslutas bitskt:

"Saknar fortfarande något brev från H.H. och ber att få tack Kaptenskan för hennes brev av 28 april det är med förvåning jag konstaterar hennes duktighet kallblodighet i kritiska situationer som de och ber jag och min fru om våra gemensamma hälsningar."

Det var alltså kapten Sven Erikssons hustru **Pamela** som skrev till rederiet och lämnade den första utförliga rapporten om det inträffade (brevet finns publicerat på sidorna 175-177 i Greenhills och Hackmans bok). Det är också detta brev som Gustaf Erikson citerar när det gäller uppgiften att de gick en halv sjömil innanför ångbåtslinjen i kanalen.

Vi kan här se att Gustaf Eriksons uppgifter om fartygets kurs väl stämmer med skeppsdagbokens ursprungliga uppgifter liksom med vittnesmålen från de båda rorsmännen. Gustaf Erikson

beklagar att kursen inte lagts åt sydost eller sydsydost — alltså just i den riktning som Sven Eriksson vid sjöförklaringen uppgav att den lagts!

Det är svårt att finna någon annan rimlig förklaring än att Sven Eriksson och de fem andra i besättningen medvetet förvanskade uppgifterna i sjöförklaringen. Förmodligen lurades ingen av de närmast berörda av detta, däremot var det sannolikt bättre för alla inblandade att olycksorsaken förblev ett mysterium (dimma, tidvatten eller magnetism från bergen) än att det i ofentligheten sades att olyckan orsakades av vad som sannolikt rätt och slätt var slarv.

Man ska komma ihåg att en sjöförklaring inte leder fram till någon dom i skuldfrågan, utan endast syftar till att fastställa vad som hänt. I det här fallet fanns heller ingen — exempelvis ett försäkringsbolag — som hade någon orsak att fördjupa sig i skuldfrågan och ifrågasätta kaptenens uppgifter.

Onyktra eller inte

Det har flitigt diskuterats hurvida besättningen hade "firat" hemkomsten från den långa resan och att olycksorsaken skulle vara att besättningen var onykter. I Basil Greenhills och John Hackmans bok talar de båda rorsmännen Aaltonen och Hjelt samstämmigt om att befälen inte var helt nyktra när de återkom från Falmouth.

"Vi (manskapet) förmodade att det var en felnavigering i dimman som var orsaken (till olyckan). Befälen var inte helt nyktra när de kom ombord i Falmouth, men de var inte så fulla att de inte kunde gå rakt. De var mer pratsamma än vanligt och talade med rorsmannen, vilket de vanligt-

vis inte gjorde. Kaptenen var på gott humör för att resan från Australien hade gått så snabbt, berättar Aaltonen.

Pehr Hjelt som tog ratten efter Aaltonen minns:

"Jag vill inte påstå att befälen var helt nyktra, men under tiden det tar att segla hit pekar på olycksplatsen på en karta hade de hunnit nyktra till."

Det finns också vittnesmål som talar i motsatt riktning. **Runar Ekblom** i Eckerö, som var matros ombord, har sagt till Nya Åland (8/2) att ingen var påverkad av sprit under olycksnatten.

"Bara kaptenen, möjligen hans fru och tredje styrman, som var sjuk, hade varit i land. Hur skulle någon ha kunnat dricka utan att jag märkt det? Vi var förbjudna att ha sprit ombord. Kaptenen hade tillgång till sprit, men den var inlåst. Skulle han ha börjat sälja sprit till styrmännen när vi ankrade i Falmouth på morgonen? Vi hade ju arbetsdag framför oss och ingen visste hur fort vi skulle lämna ankar, säger Ekblom."

Men andre styrman **Algot Lemans änka, Gunborg Broström**, har från sin man hört att man hade haft fest ombord före ankomsten till Falmouth och också efter avfärden.

"Vilken karaktär festerna hade har jag ingen kännedom om, skriver Gunborg Broström i ett brev till Ålands sjöfartsmuseum som refererades i Nya Åland (8/2).

Oavsett om det festades eller inte är det sannolikt i dag omöjligt att avgöra vilken betydelse en eventuell onykterhet ombord hade för grundstötningen.

HÅKAN SKOGSJÖ



Mariehamnsbakelse

2 st Ämnäs

17,50



Fastlagsbullar

3 st Ämnäs

15,80



Vaniljglass

1 lit. Bravo

6,95



Apelsinjuice

1 lit. Marli

4,95



Svartvinbär-lingondryck

1 lit. Marli

3,95



Blandsaft

1,5 lit. Mehukatti

8,95



Herrgårdscider

63 cl. fl.

5,90



Kaffe

2x250 g. (1/2 kg)

9,70

ÖPPETTIDER:

Måndag-fredag ... 09-20

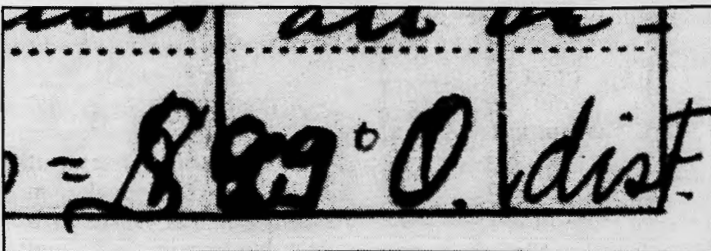
Lördag 09-18

Söndag 11-18

Du får alltid mer!



Nya Godbyvägen. Tel 31 800.



Här syns den ena av de två ändringarna som gjorts i skeppsdagboken: N 83° O har ändrats till S 29° O. Att ändra på det här viset i skeppsdagboken var förbjudet. Ändringar skulle göras så att det fortfarande enkelt gick att läsa vad som stått tidigare.