

På julaftons morgon år 1811 förliste de två engelska linjeskeppen St George och Defence på Jyllands västkust. Cirka 1 380 sjömän dog. Men på ett av fartygen som klarade sig fanns en svensk lots.

I två avsnitt återger Torsten Cervin historien – från starten vid Vinga till den överlevande lotsens återkomst till Gravarne nästan tre månader senare.

DEN 1 DECEMBER år 1811 samlades den brittiska Östersjöeskadern på Vinga Sand, inför seglatsen hem till England. Linjeskeppet St George var skadat och gick med nödroder och nödrigg efter en storm.

Två gånger krävde amiral Saumarez besked om hennes sjöduglighet och båda gångerna var både amiral Reynolds och fartygschefen Guion ombord på St George säkra på att utan svårighet nå hemlandet om man fick assistans av ett annat linjeskepp. Så fick det bli.

Vid avseglingen från Vinga 17 december var hela eskadern uppdelad i tre divisioner med totalt åtta linjeskepp, sex mindre örlogsmän och många handelsfartyg.

Cressy, Defence, Bellete och den nödriggade St Georg utgjorde andra divisionen. Om deras öde handlar denna berättelse.

Med Cressy bogserande St George styrde man ut över Skagerrak och låg 19 december i rum sjö väl väst om Skagen. I en alltmer friskande sydvästlig vind beslöt amiral Reynolds att vända åter till Vinga. I duggregn och avtagande vind fångades man av stark nordostlig ström som drev dem mot bohuskusten och dess farliga skär.

Men tre sjömil väst Sälö siktade Bellete turligt nog en båt med fem män, som var ute på backefiske. Tre av dessa var lotsdrängar från Kungshamn. De kände kusten väl och togs ombord, troligen helt frivilligt. Vår lokale huvudperson, Hans Lots, placerades på Cressy, om de andra två får vi intet mer veta.

Vid Hällö planerade man att ankra, men en plötsligt uppblåsande frisk nordost vid middagstid 21 december kom lägligt och gav ny chans till hemfärd mot England.

De svenska lotsarna fick finna sig i läget och följa med.

DE FYRA FARTYGEN satte kurs för öppen vind med bottenrevade märssegel, revade undersegel och strukna bramstänger.

St George bogserades inte nu – hon seglade väl med cirka 5 knops fart – men man kan förmoda att hennes nödtorftigt reparerade rigg inte tillät de andra att föra mer segel.

Den 23 december vid notiden på morgonen fick St George problem med nödrodret.

Man avböjde att låta sig bogseras av Cressy. Man drejade bi. Det var molnigt med ökande vind från nordväst och i lå låg Jyllandskusten i höjd med Thyborön. Dessutom förelåg en sydgående ström längs kusten som ökade lädriften.



DÖMT ATT BLI VRAK. Varken ankare eller kapning av såg besättningen krossas i bränningarna.

Man satte kurs nordost för babords halsar för att öka avståndet till kusten i lä och få rum sjö mot Skagerrak, helt enligt dåtida seglingsdirektiv.

Vinden friskade snabbt i till hård kuling från nordnordväst med regnbyar. St George med sin nödrigg tog efter hand in alla segel utom krysstäng och gaffelapa och drev alltmer ner i lä. Cressy tvingades falla av gång på gång för att kunna hålla sig i lä om sitt skyddsobjekt.

Sjön blev allt grövre. Situationen började bli kritisk och Cressy, som redan förlorat Bellete och Defence ur sikte, hade att välja mellan att gå på grund och förlisa eller vända och försöka rädda skepp och besättning.

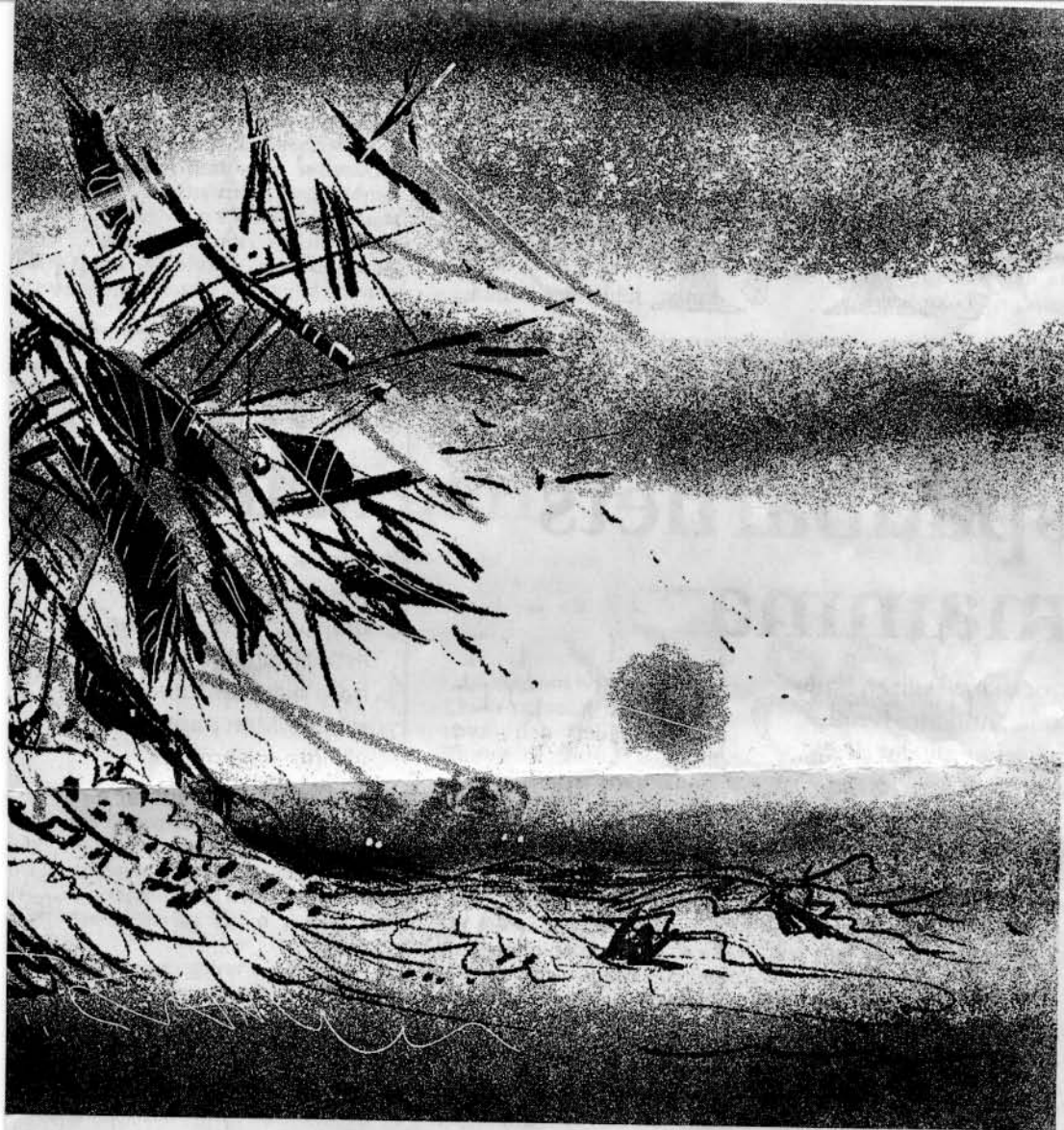
St George var uppenbarligen helt ur stånd att lägga sig på andra bogen och försöka komma från land.

Efter att fartygschefen inhämtat skriftligt nedskrivna åsikter om läget från befälet, som samtliga förslög vändning, och att således överge St George,

kovänder man och lägger sig för styrbords halsar klockan halv elva denna julnatt och sätter mer segel för att komma i säkerhet.



OROLIG. Två gånger krävde amiral Saumarez besked om St Georges sjöduglighet.



Illustrationer: ULF SVENINGSSON

masterna hjälpte för att mildra katastrofen. Lokalbefolkningen stod på land och

Vädret var svårt men månen sken genom molnen och tillät Cressy att passera St George inom synhåll för att ge Amiral Reynolds på St George möjlighet att beordra henne kvar.

Enligt Cressys rapport kunde man se varje mast, segel och föremål ovan relingen och hade kunnat samtala vid måttligare väder. Efter en kvarts väntan på signalorder, som aldrig kom, fortsatte Cressy sin färd mot räddningen och England.

OMBORD PÅ DEFENCE måste fartygschefen Atkins ha genomgått samma beslutsvånda som Pater på Cressy. Uppenbarligen valde han att orubbligt följa givna order och ge assistans åt sin chef oavsett läget. Möjligen såg han en chans att trots vädret kunna ankra och rädda liv från St George som var dömd att bli vrak. Navigationsofficeren lär ha uppmärksammat honom på att Cressy vänt och att St George var dömd och att Defence oundvikligen skulle stranda om man inte följde Cressys exempel.

- Har Defence fått order att bryta sällskapet?
frågade han.

När svaret blev nekande fortsatte han:

- Då kommer jag inte att lämna St George.

Det blev ett ödesdigert beslut.

**"Har Defence
fått order
att bryta
sällskapet?"
När svaret
blev nekande
sade han:
"Då kommer
jag inte
att lämna
St: George."**

DRAMAT NÄR nu sin kulmen denna julaftons morgon. Utanför Sönder Nissum och Thorsminde får St George och Defence grundkänning på hundvakten och varken ankare eller kapning av masterna hjälper för att mildra katastrofen i mörker, kyla och rasande bränder. Skroven bryts efterhand sönder. Besättningarna omkommer av köld och drunknar eller krossas till döds.

På land står lokalbefolkningen hjälplös. Aderton man undkommer tragedin med livet i behåll. Fortfarande på juldagen kan hundratalet man iaktas på St George men på annandagen märks inga livstecken mer. Två svenska lotsdrängar från Kungshamn får sin namnlösa grav bland klitterna.

Cirka 1 380 man omkom i denna julkatastrof.

Cressy och Bellete fortsätter. Om bord på linjefartyget Cressy fanns 27-åriga Hans Lots från Gravarne. Han var på väg mot England, utan möjlighet att meddela sina anhöriga,

och på västkusten spreds snart rykten om att man funnit döda män i svenska lotskläder vid den holländska kusten.

TORSTEN CERVIN

På annandagen: Hans Lots egen berättelse.