

# CRUDO av DONSÖ



Intill ett foto av det strandade tankfartyget Crudo av Donsö på de överspolade klipporna vid Kråksunds Gap (se ovan) hänger ett bleknat dokument i guldtryck bakom glas och ram med SSRS logotype med följande text:

SVENSKA SÄLLSKAPET FÖR RÄDDNING AF SKEPPSBRUTNE

Tilldelar härmed

KUSTTULLMÄSTARE Olle Engelbrektson

Belöning ur ”Ann-Ida och Dan Broströms minnesfond till belöning åt havets arbetare”, för snabb utryckning med Tullkryssaren Tv 102 under stormdagen den 7 februari 1973 samt för rådigt och sjömansmässigt handlande vid undsättning och räddning av besättningen på två man från det strandade tankfartyget CRUDO av DONSÖ

Göteborg den 12 december 1973

|              |                 |
|--------------|-----------------|
| Hans Hansson | Gunnar Alverman |
| Ordförande   | Sekreterare     |

Det sitter på väggen över mitt skrivbord, i mitt hem i Hunnebostrand.

## Händelsen så som jag kommer ihåg den

Den aktuella dagen, ovan angiven, låg vi förtöjda vid kajen i hamnen på Kärringön. Det blåste full storm och morgonkaffet var avklarad, diskad och klart.

Tullkryssaren Tv 102 var det största patrullfartyget i Västra kustdistriktet, byggt i lättmetall och med en marchfart på drygt tjugo knop. Vi var sju man ombord, Kusttullmästare Sören Martinsson var befälhavare, jag själv Kusttullmästare Olle Engelbrektson styrman, Kusttullmästare Sten Högden maskinist, Kusttullassistent Axel Bejer, Kusttullassistent Kurt Eriksson,

Kustuppsyningsman Bo Göthesson och Kustuppsyningsman Dan Ferm. Det var mycket sällsynt att vi var så stor besättning. Det hände inte mer än några få gånger per år, oftast var vi fem, ibland bara fyra man, beroende på utbildning, semester, sjukdom etc. Det skulle senare visa sig att det var stor tur att besättningen var fulltalig denna gång.

Samtliga radioapparater passades alltid under patrull, dygnet runt. Nödfrekvenserna på gränsvågen 2182 khz, Kanal 16 på WHF, kanal 12 på Pr-radion och den militära flygradions nödfrekvens. Vi hade hört M/T Crudo under morgonen på WHF-en, bland annat när han pratade med lotsarna Marstrand och visste därför att han var på väg på "lätten" sydvart inomskärs och att han hade passerat Gullholmen.

Sören Martinsson som var född och uppväxt på Kärringön, funderade högt för sig själv och sa när han hörde detta: "Ja, ja, kommer han bara förbi udden i Kråksunds Gap så går det allt bra."

Vi var därför lite extra på alerten och lyssnade noga om vi skulle höra något mera från Crudo. Vi var bland annat också ute på däck och såg över våra förtöjningar så att vi snabbt skulle kunna komma i väg om det behövdes. Vinden friskade i undan för undan och trots att vi låg på läsidan vid yttre kajen krängde vårt fartyg över åt babord rätt ordentligt utav kraften i vindbyarna. Vi satte bland annat ut en så kallad tvärända midskepps, så att vi kunde ligga endast i denna under tiden vi tog ombord förtöjningar och spring för- och akterut. Det är inte så stort svängrum i inloppet till Kärringöns hamn. Vi ville därför på detta sätt gardera oss för att inte driva ner på läsidan i hamnen om eller när vi skulle behöva backa ut på fritt vatten vid en eventuell utryckning. Som en extra säkerhetsåtgärd hämtades yxan fram ur däcksförrådet och lades lätt åtkomlig på kappen ovanför tvärändans pollare midskepps.

Vi överhörde ytterligare ett samtal på WHF-en mellan Crudo och lotsarna Marstrand där han talade om att han närmade sig Kråksunds Gap och att de diskuterade det dåliga vädret. Under tiden pratade Sören Martinsson och jag om vilken väg vi skulle välja om vi var tvungna att ta oss in till Kråksunds Gap. Vi kom överens om att gå ner mot Oxskär och gå inomskärs i stället för att gå rakt över Kärringöfjorden. Detta beslut kan synas lite konstigt i och med att det var mycket kortare väg att gå rakt över fjorden, men vi räknade med att få lite mera sjö och vindlä om vi gick den vägen och att vi då kunde köra med full fart ända fram. Vi bedömde att det skulle ta ungefär lika lång tid, eller kanske rent av lite snabbare om vi gick den inre vägen. Dessutom kunde vi också förbereda oss själva och vårt fartyg på ett bättre sätt om det var mindre sjögång.

Vi fortsatte att spánt lyssna på våra radioapparater, men det var tyst i etern under en lång stund, och ett tag trodde vi nästan att Crudo hade hunnit att runda udden och var i säkerhet på väg innanför holmar och skär ner mot Mällösund. Vi var i mässen hela besättningen. Som jag minns det så sa ingen någonting. Vi lyssnade på stormen och var och en hade sina egna tankar.

Så plötsligt kom Crudo in på VHF-en med en onormalt hög och kraftig ljudstyrka, så att det riktigt ekade i hela vårt däckshus. Detta berodde på, dels att vi geografiskt låg rätt nära varandra och dels på att vi varit rädda för att missa något och därför hade skruvat upp volymen på högsta möjliga.

Crudo pratade återigen med lotsarna Marstrand och det hördes på röst och tonfall att nu var det allvar. Jag kommer inte ihåg exakt vad och hur det sades, men budskapet var inte att ta miste på. "Vi kommer inte runt udden, vi har för svag maskin, vi faller av och kommer till att driva på land."

Detta utlöste en febril aktivitet ombord hos oss, inga order behövdes, två man ner i maskinrummet för att starta upp, Sören och jag upp på toppbryggan, övriga ut på däck för att släppa och ta ombord förtöjningarna så att vi endast låg fast i dubblingen midskepps.

På grund av vår relativt höga överbyggnad, signalmast med radar och radioantennerna mm, allt i huvudsak placerat för om våran tvärända och dess fästpunkt i kajen, gjorde att vi i det läget av den mycket kraftiga vinden blev pressade ut från kajen med förskeppet och i motsvarande grad inåt mot kajen med akterskeppet. Detta rätades upp genom att backa med stor kraft på styrbords motor så att vi kom att ligga för ett kort ögonblick parallellt med kajen och med tvärändan spänd som en

fiolsträng. I detta läge fanns det ingen möjlighet att göra loss och ta ombord förtöjningen på vanligt sätt. Yxan kom nu väl till pass, och i exakt rätt ögonblick högs förtöjningen av och i nästa moment var det full back på båda maskinerna tills vi kunde känna att vi hade kontroll på vår manöver. Man kan säga att vi kom ut ur hamninloppet med fart och kraft visserligen med aktern först och med sjöarna spolande över akterspegel och akterskepp, men vår manöver hade fungerat som vi hade förutsett.

Nu var det full fart och lite till som gällde när vi surfade med sjöarna, till att börja med ner mot Oxskär och sedan vidare sydvart mot Kråksunds Gap. Vi hade antagligen en hel del radiotrafik med vår egen Sambandscentral i Kungshamn och sjöräddningsledningen i Göteborg där vi anmälde att vi gick mot Kråksunds Gap för att bistå M/T Crudo, som hade problem just där. Vi hade säkerligen också en del kontakter med andra sjöräddningsenheter såsom Livräddningskryssaren Dan Broström Kärringön och Tulljakten Tv 254 Lysekil, men radiotrafiken sköttes från nedre kommandobryggan och var därför svår att höra för oss som stod uppe på toppbryggan utsatta för väder och vind. Det hörde emellertid till rutinerna och jag har därför inte något särskilt minne av detta.

När vi kom fram till Kråksunds Gap, fick vi se en syn som var alldeles överväldigande, hemsk och storslagen på samma gång. En sak är säker, något sådant hade ingen av oss sett tidigare. Sjöarna var helt enorma när dom i väldiga svall bröt långt upp över klipporna och högt upp över fyren. Crudo kastades med långsidan före gång på gång långt upp på land. För att i nästa ögonblick följa med en jätteväg ut i sundet på fritt vatten igen. Detta upprepades gång på gång och över vindens och sjöarnas vrål hördes ett åsklikt buller och då när Crudos botten och sida slogs, stöttes och skrapades mot klipporna vid de rutschande rörelserna.

Vi såg en man på Crudos däck och en lina som hängde ut över fartygssidan. I nästa ögonblick vräktes fartyget åter igen över på sidan. Mannen spolades överbord och försvann under fartyget, som åter kastades långt upp över klipporna.

I detta läget insåg vi att det fanns ingen möjlighet att på något sätt bistå Crudo från lovartsidan med bogsering eller att skjuta över en räddningslina, eller någon liknande åtgärd. Det var bara en tidsfråga tills hon skulle bli så skadad och uppriven i botten att hon antingen sjönk ute i sundet eller att flytkraften blev så liten att hon blev stående uppe på land.

Efter en snabb titt i sjökortet beslutade vi gemensamt, alla var samlade på kommandobryggan, att vi skulle försöka köra förskeppet upp på en slät sluttande berghäll på NNO-sidan av udden. I kortet såg det ut att vara tillräckligt djupt, så att vi inte skadade propellrar och roder när vi skulle bli stående, som vi trodde, med en tredjedel av vårt fartyg uppe på land. Vi hoppades – och räknade med – att vi hade sådan maskinkraft att vi kunde hålla henne kvar så hårt mot berghällen att inte sjöarna kunde lyfta oss så att vi slog sönder vår egen botten mot klipporna.

Stående i det läget skulle vi fira ner två man med linor och räddningsvästar, ner på klipporna för att ta sig över till Crudo och försöka hjälpa besättningen från landsidan.

Det var vårt beslut i stort, och det fanns inte tid till några längre överläggningar. Sören och jag tog plats vid ratt och manöverspakar på toppbryggan, gjorde en gir inåt sundet mot berghällen som vi hade utsett, låg en stund och parerade sjöarna tills vi var eniga om att det såg skapligt ut, nickade åt varann och körde framåt tills hon stötte emot berget. Då ökade vi till full maskin, hon hann att göra ett par kraftiga dunsar mot hällen innan hon stannade – stående som vi tyckte med förstäven i det närmaste pekande upp mot skyarna. Hon rullade kraftigt i sidled men stötte i övrigt inte längre mot bottnen. Hon lydte dessutom roder så att vi kunde hålla henne vinkelrätt mot klippan.

Hitintills hade allt fungerat perfekt. Det enda var att det blev väldigt långt avstånd ner till klipporna från vår förstäv, beroende på att vi stod i en mycket brantare vinkel än vi hade tänkt oss och att vi stod nästan med halva vår fartygslängd uppe på land.

Nästa åtgärd blev att fira ned Dan Ferm och Bo Göthesson tillsammans med linor, räddningsvästar och annat som kunde vara till hjälp vid bärgningen av Crudos besättning. Under tiden stod vi kvar

med 102 an rullande rätt kraftigt i sidled hela tiden, men inte en enda gång dunsade eller högg hon mot berget som vi stod på. Allt tack vare våra starka maskiner på 1200 hkr. Hon lydde också roder hela tiden. Det kändes alltså rätt tryggt trots allt.

Vi som var kvar ombord fick därför tid att under några ögonblick överblicka situationen och vår egen säkerhet. Två man sändes ner inombords för att lyfta på alla durkar och kolla alla utrymmen ”på kölen” för att se efter om vi gått läck när vi körde upp på land. Inget onormalt upptäcktes. Vi skulle också hålla koll på detta när vi backade av.

Vi kunde se att Crudo hade stannat kvar uppe på land, och vi såg att våra grabbar kröp över klipporna och att dom var sysselsatta med något borta vid brottsjöarna, men vi såg inte riktigt vad dom gjorde. Jag minns att jag sade till en av kollegorna, jag tror att det var Axel Bejer: ”Nu blir det din uppgift att vara fotograf på heltid och ta kort på allt med båda kamerorna vi har ombord.”

Det tog inte lång tid förrän våra grabbar kom tillbaka hjälpande två man över klipporna och bort till oss. Dom hade gjort ett fantastiskt jobb under dessa omständigheter. Med förenade krafter hivades samtliga ombord med hjälp av linor. De två skeppsbrutna var mycket medtagna och särskilt en av dom var svårt riven och blödde på flera ställen. Men efter omständigheterna hade dom klarat sig bra. Dom hjälptes till mässen och fick filtare och blev omplåstrade så gott det gick.

Vi backade av berghällen och det blev några dunsar i skrovet, men så med ens var vi på fritt vatten. Strax efteråt fick vi rapport om att inget läckage kunde observeras inombords och att allt var normalt i maskinrummet. Vi satte kurs mot Lysekil, ökade motorvarven successivt till högsta möjliga, och allt fungerade som det skulle. Inga vibrationer kunde förmärkas och rodret kändes som det skulle göra. Det var en skön känsla för oss alla.

Under tiden hade vi varit i kontakt med ambulans och sjukhuset i Lysekil, som väntade på oss. Vi gick dit och lämnade våra skeppsbrutna.

Det här var hela historien om bärgningen av Crudos besättning.

## **Epilog**

Crudo kunde inte bärgas, hon blev stående på klipporna vid fyren i Kråksunds Gap. Hon blev sedan söndersvetsad och skrotad på platsen där hon stod.

Allt gick dock inte som det var tänkt och planerat. Vi fick inte ett enda foto som togs med våra båda kameror. Två hela filmrullar. Inget gick att använda på grund av att kamerorna hade legat för varmt och varit utsatta för solljus.

Vi blev mycket uppmärksammade i press och TV för vår räddningsinsats och samtliga ombord fick belöning ur Ann-Ida och Dan Broströms minnesfond.

En bidragande orsak till detta var det fantastiska foto som Kurt Varås tog av Crudo stående på klipporna vid fyren i Kråksunds Gap, några timmar efter strandningen. Vi som var med ombord på Tv 102 tyckte nog ändå, som en av oss sade när vi fick se fotot: ”Där har det ju stillnat”.

En annan bidragande orsak var nog också att det visade sig vid bottenbesiktningen som vi genomförde dagen efter på Djupviks varv, att det fanns över huvud taget inga skador på 102-an som behövde repareras. Det enda som syntes var en intryckning av bottenplåten i kölen stor som en knuten hand.

Jag undrar ibland vad som hade hänt om vi hade haft otur och havererat botten roder och propellrar och själva hade hamnat i sjönöd. Även om vi hade överlevt hade vi nog inte ”legat så värst bra till” någon av oss, i alla fall inte vi som stod på toppbryggan och särskilt inte befälhavaren Sören Martinsson. Heder åt hans minne.

**Olle E.Engelbrektson**

Fd. Överinsp. i Kustbevakningen