

Viljandi

En Finsk Estländare som sjönk i Småland på väg till Östergötland från Gotland

När Earl of Stanhope 1794 byggde sitt experimentella ångfartyg som han kallade the Kent 1794 visade han vägen för vad som skulle bli ett stort steg framåt i fartygsdesign. The Kent blev ingen succé men det blev däremot hennes efterföljare som, till exempel Charlotte Dundas 1801 som testkördes på Forth and Clyde Canal utanför Glasgow. Hon lyckades under dessa experiment inte bara segla mot vinden utan även dra två tunga pråmar i släp med sina 10 hästkrafter starka maskin. Det var ett historiskt ögoblick liknande det när Chuck Yeager 1947 för första gången flög sitt raketdrivna experimentflygplan genom ljudvallen. Detta till trots togs hon ur bruk och lämnades att murkna sönder fram tills 1861 då hon skrotades för material. Till Östersjön kom ångan med den till Sverige invandrade engelsmannen Samuel Owen som experimenterade med att montera en ångmaskin i en roslagsskuta våren 1816 och helt sonika kallade den för *Ångmachinsfartyg*. Ångan hade kommit för att utmana segelfartygen men från början var det inte självklart att det gick att lita på ångan varför man länge valde att bygga fartyk med både ångmaskin men fortfarande var riggade för segel "just in case". Detta kallades Auxiliary – det vill säga att ångan var en sekundärt drivmedel för att framföra skeppet. Ett sådant fartyg var Viljandi.

Fartyget hette från början Gurli och var en M/AUX Skonare byggd 1917 för Rederiaktiebolaget Borgö Skärgårds räkning. På prislappen stod 200 000 Finska mark. Byggmästare Verner Johansson på Kråkö Varv i Borgå strax öster om Helsingfors i Finland fick beröm i tidningarna som noterade att Gurli gått av stapeln 6 november 1917. *"Den höga och breda nykommlingen Gurli tedde sig särdeles proper både invändigt med sitt väldiga, ljusa lastrum och sina rymlliga kojor och även utvändigt, torde komma att mäta 150 å 160 reg. tons. och gör byggmästare hr. Verner Johansson all heder"*. Enligt mätbrev utfärdat i Helsingfors 29 maj 1918 uppmätt till 33.27 meter lång 8.07 meter bred och 198,39 brt. Hon utrustades med sin tvåcylindriga *auxiliary-maskin* tillverkad av J & CG Bolinder's Co. Ltd som levererade inte mindre än 65 hästkrafter till propellern.

Tidningen *Borgö Stad & Socken* rapporterar 12 november 1921 att Gurli med Kapten G Nordberg vid rodret har grundstött under seglats från Kotka till Masnedund i Danmark. Man kan dock meddela att hon inte tagit alltför stor skada och dessutom ligger väl skyddat för vind och sjögång så någon överhängande fara anses ej vara för handen. Hon dras loss och repareras varefter hon åter sätts i trafik.

Någon gång efter 1921 byter fartyget enligt Lloyds namn till Boris men det finns inga uppgifter om under vilken flagg hon seglar fram tills 1922 då hon i samband med ett ägarbyte får namnet Viljandi. Hon byter sedan ägare 1928 och 1930. Hon mäts 1933 upp på nytt till 208 brt och köps 1935 av J. Saar i Estniska Pärnu. Vad som sedan händer är oklart men av någon anledning strandar hon på Gotland och ligger där en tid innan en Kapten Sillén köper henne. Enligt notis i *Västerviks Tidning* den 17 april 1936 har fartyget nu genomgått reparation och därefter avgått från Gotland med destination Norrköping. Motorskonaren gick för egen maskin och hade på eftermiddagen kommit till närheten av Storklappen när hon fått en roderskada. En storm gjorde det omöjligt att kontrollera fartyget och hon drev hopplöst närmare och närmare dom farliga klipporna. Lotsarna på Städsholmen hede fått syn på den drivande haveristen och fick via telefon kontakt med stationen på

Sladö. Det hade nu blivit kväll när fiskaren Ossian Johansson gav sig ut i sin motorbåt för att undsätta haveristen. Kapten Sillén och en och ytterligare en man räddades trötta och hungriga från den strandade motorskonaren som nu kastades omkring över klipporna på en av holmarna utanför Sladö. Sillén åkte genast mot Norrköping medans hans besättningsman fick stanna på platsen. Avsikten var att försöka bärga den hypermoderna, tvåcylindriga Bolinder-maskinen men för övrigt fanns inget kvar av fartyget som skulle gå att rädda.

Jeanie Smith som är Assistant Librarian vid Guildhall Library har hittat en notis i 'Lloyd's Weekly Casualty Reports' från 24:e april 1936 som handlar om Viljandi (men som där stavats Viliandi):
"VILIANDI (aux.).-Westervik, Apr.17.-Auxiliary vessel Viliandi, of Parnu, Visby for Norrköping, sustained damage to rudder off Storklappen Light, outside Westervik, yesterday, and drove ashore off Slado. Crew saved."

Att dyka Viljandi.

Nu vilar den en gång så imponerande skonaren nedskunken i en lerbotten på cirka 12 meters djup. Det mesta av skrovet är borta, antagligen slogs hon sönder mot klipporna när hon gick på och att hon lämnades kvar i våldet av väder och vind har säkert heller inte hjälpt. Det som finns kvar kan liknas vid en ishockeyrink med spetsiga ändar där den södra halvan är något högre än den norra. I mitten hittar man en grov balk som utgör centrumlinjen av skrovet och kan möjligtvis ha varit mittstaget för däckets alternativt kölen. Det är svårt att avgöra om skutan är nedsunken eller om delen under vattenlinjen helt enkelt är borta. Det finns mycket marint liv på och omkring vraket. Man stöter ofta på plattfisk och kantnål och i den östra kanten brukar en sjurygg hålla till. Små svärmar av småfisk jagas runt av abborrar och andra mindre rovfiskar och i alger och annan påväxt gömmer sig räkor. Det sprudlar av liv omkring vraket som kanske i sin nuvarande skepnad inte är så dramatiskt men berättar en enastående intressant historia.