

Adel Lind's förlisning med kuttern "Forget me not" utanför Hallandskusten år 1938.

Efter förlisningen av kuttern "*Franziska*" sökte skeppare Adel Lind efter ett nytt fartyg. I Grebbestad låg kuttern "*Vestal*" till salu. Huvudredare var Gustav, Waldemar Zachrisson från Pinnö. Priset för "*Vestal*" var satt till 2850 kr vilket var mycket bra pris, eftersom partrederi för "*Vestal*" hade betalat 19300 kr när dom köpte kuttern 1918 ifrån ett partrederi i Sannäs. Adel Lind besiktade kuttern när hon låg på varv i Grebbestad. Den 22 maj 1928 slog han till och köpte "*Vestal*" för 2850 kr. Adel gav kuttern tillbaka sitt dopnamn "*Forget me not*" som fartyget fick vid sjösättningen i England den 21 juni år 1883. Ny hemorten blev Kämpersvik.

Adel var känd för att lägga mycket pengar i sina fartyg. Det gjorde han även med "*Forget me not*". Redan den 23 januari 1929 gick han till Grebbestad och installerade en ny 1 cylindern Skandia motor på 35 hkr vid Grebbestads mekaniska verkstad AB. Vintern 1930 bytte han ut hela däcket och bjälkar samt 8 stycken bordläggningssplankor på SB och BB sidan av fartyget vid ett lokalt varv. Kostnad för reparationen blev hela 7500 kr. Den 14 mars 1934 var det dax för ett nytt varvsbesök, då gick Adel till Lyckans slip i Fiskebäckskil för att göra en större renovering och ombyggnad av sitt fartyg. "*Forget me not*" fick ny styrhytt och en större lastlucka sattes in, vidare förlängdes maskinkappen. Varvskostnaden för ombyggnaden slutade på 1476 kr.

De närmaste åren drev Adel fraktfart med sin kutter längst svenska, danska och norska kusten utan större haverier och problem, även om vädret många gånger var dåligt. Seglationen sträckte sig ända fram till december innan vinteruppläggningsavslutade fraktsäsongen. I slutet på november 1938 låg Adel med "*Forget me not*" i Drammen i Norge och lastade 87 ton pappersmassa för Köpenhamn. Eftersom pappersmassan stuvades dåligt i lastrummet fick Adel lägga 35 ton av pappersmassan på däck för att kunna få med sig hela lasten som han hade "avslutat" med en lastmäklare i Göteborg. Däcklasten av pappersmassan blev surrad av fartygets bästeman och matros. När man skulle täcka däckslasten upptäckte man att det saknades tillräckligt stora presenningar för att kunna täcka pappersmassan på ett bra sätt.

Med tanke på årstiden var det mycket viktigt att pappersmassa på däck blev surrad och täckt på ett sjövärdigt sätt. Pappersmassa är mycket känsligt för väta och fukt, då den sväller när den kommer i kontakt med vatten.

Den 30 november var "*Forget me not*" slutlastad.

Enligt Adel, - I sjövärdigt skick för att avgå från Drammen till Köpenhamn i Danmark. Resan till Köpenhamn fortgick under växlande väderleksförhållande och längre uppehåll gjordes i flera västkusthamnar för att invänta bättre väder.

Den 11 december klockan fyra på eftermiddagen avgick man från Varberg, där man hade legat in blåsta för storm en tid. Vid avgången blåste det ostsydostlig vind som tilltog under kvällens lopp och drog sig på sydost med ökande vind, sjö och överspolning.

Klockan åtta på kvällen upptäckte man att fartyget hade gått läck när en av besättningsmännen iakttog att vatten strömmade in genom skottet mellan maskinrummet och lastrummet. Adel beordrade en av besättningsmännen till länsumpen. Matrosen pumpade för allt han kunde för att hålla kuttern läns. Man turades om att länsumpna fartyget, men det var mycket svåra väderförhållande med överbrytande sjöar hela tiden. Vilket försvårade länsumpningen. Strax efter tio på kvällen tog fartyget tre grova

brottsjörar över däckslasten. När bästemannen gick ner i motorrummet för att smörja motorn konstaterade han att läckorna hade förvärrats och att fartyget tog in mycket vatten, trots att man oavbrutet försökte länspumpa henne. Vid halv elva på kvällen stoppade motorn och när fartyget låg till hälften i marvatten beordrade Adel Lind sin besättning att gå i livbåten och överge fartyget .

Omkring klockan elva på kvällen gick Adel och sina två besättningsmän i livbåten. Strax efter sjönk "*Forget me not*" ca 10-12 distansminuter VNV om Tylön på Hallandskusten.

Adel Lind och hans besättning rodde i 10 timmar i full storm och höga vågor innan man tidigt på morgonen den 1 december 1938 nåde Falkenbergers hamn och blev räddade. Den 3 februari 1939 avfördes "*Forget me not*" ur svenska skeppsregistret såsom förolyckad.

Vi sjöförklaringen som hålls den 20 december 1938 vid Rådhusrätten i Uddevalla kom man fram till följande orsak till förlisningen:

“Vid de upprepade överspolningarna svällde den delvis oskyddade pappersmassan på däck allt mera och förorsakade så stora läckor i skarndäck och runt luckkarmarna att vatten började rinna ner i lastrum och skans. Massalasten under däck fullbordade något senare sprängningen av fartyget ” Slut citat.

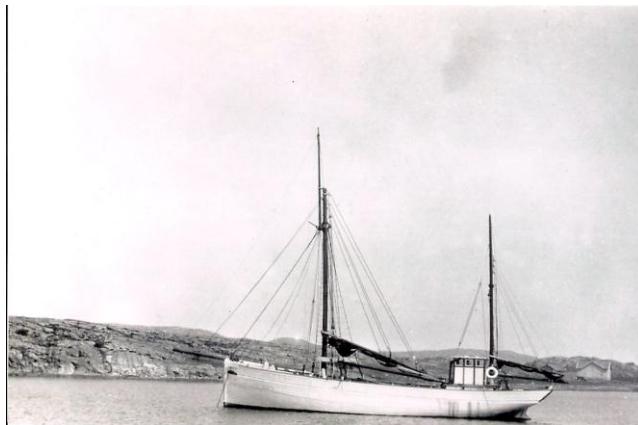
Ex officio Bo Bergström .

Man kan ju fundera över hur pratet gick i Kämpersvik, vintern 1938 när Adel Lind kom hem efter att ha förlit med sitt andra fartyg ?.

Det verkade som Adel Lind hämtade sig ganska snabbt efter förlisning med "*Forget me not*" för den 1 januari år 1939 köpte han galeasen "*Elin*" för 2900 kr.

Det går rykten att Adel Lind seglade till England med "*Elin*" och köpte ett parti med engelsk spickemakrill på träfat för att sälja i Bohuslän, bland annat försökte han sälja makrillen till Kämpersviksborna. Hur det gick är en annan historia.

Av Pelle Jansson , Kämpersvik .



Kuttern "*Forget me not*" till ankars på Kämpersviksredd år 1934