

H.M.S Clas Uggle

H.M.S Clas Uggle sjönk vid Ulvön 1917, natten mellan den 3-4 september 1917 (30/8 enligt boken Lotsarna på Ulvön).

Stod först på grund men sjönk efter en tid i en hård storm. Först gick hon på grund 22/6 1917. Hon gick på grundet Storgrund vid Gnäggen, sydväst om Ytterön. I mellantiden hade man gjort ett antal, fruktlösa, bärgningsförsök av fartyget. Dock hade man tagit iland kanoner och maskindelar. Man hade även sprängt en ränna i grundet där man tänkt dra loss fartyget.

Ett totalhavari

Den 22 juni 1917 lättade Clas Uggle och styrde klockan 0645 sydvart från Ulvösund. Det var uppehållsväder och en lätt sydlig bris blåste. Sikten var god. Ombord gjordes förberedelse till 'klart skepp' inför den stundade övningsskjutningen. Enligt plan skulle man därefter gå in till Sundsvall för en efterlängtat midsommarledighet. Klockan 0835 grundstötte fartyget på Storgrundets norra del. 'Gnisten' Gustaf Boström har – nästan sextio år senare – lämnat en redogörelse, som här återges i utdrag:

"Givetvis uppstod viss förvirring, som icke blev mindre genom att fartygschefen säkerligen 'blockerades' och uraktlät att till besättningen meddela vare sig det verkliga läget eller planerade åtgärder för att komma loss. Alla bara undrade och – undrade (...)

Torpedbåtarna Orion och Sirius blevo beordrade ut från Härnösand för att biträda vid försök att komma av grundet. Bådas bogserwirar gjordes fast i kryssarens aktra pällare. Tyvärr lyckades de icke åstadkomma den ringaste förflyttning akteröver. Däremot resulterade dragningen att skrovet blev förvidrat."

Av loggboken framgår att man före lossdragningsförsöket sände ned dykare för att undersöka skrovet. "Den relativa slagsidan, som vi hade, ökade betydligt och upp till 23°. Allt blev genast mycket bevärligt ombord. (...) Trots detta blev det aldrig någon panikstämning. Vi trodde alla att det skulle bli en lätt match att åter befinna oss flytande och komma på rätt köl."

Efter en ny dykarundersökning började man vattenfylla förliga durkarna och långa upp effekter och proviant på däck. Neptunbolaget hade larmats och dess Herakles och bogserbåten Express med två pråmar var på väg upp för assistans. Vinden ökade för att under hundvakten nå upp till kuling från sydost. Herakles försökte dra loss kryssaren.

"Två grova wirar gjordes fast i Clas Uggle akterskepp men Herakles lyckades trots stor maskinstyrka och ett tungt skrov icke rubba på oss. Den sten vi vilade på hade trängt upp i fartygsbotten cirka en halv meter och det finns inga möjligheter att draga oss ur det greppet. (...) Arbetet avslutades klockan tjugo minuter före ett på natten.

Som en tröst i olyckan var natten nästa lika ljus som på dagen på vår nordliga latitud under årstid." Flottiljchefens befälstecken nedhalades klockan 0200 och en halv timme senare beordrades fartygschefens övergivande.

"Sedan väbeln kontrollerat att under däck ingen av besättningen fanns kvar och rapporterat detta till fartygschefen, voro dessa två de sista, som lämnade fartyget."

Besättningen delades upp. Huvuddelen sändes till Stockholm, medan cirka 30 man inklusive befäl, inkvarterades på Ulvön. Avsikten var att tömma fartyget på alla förråd, spränga en ränna i grundet och därefter dra henne loss.

"Arbetet pågick oavbrutet ända till i början av september månad. Fartygsskrovet hade då tömts på allehanda uppbördspersedlar. Kanoner och maskindelar hade monterats ned och lagrats i land på Ulvön. Rännan i grundet var i det närmaste utsprängd när en sydostlig storm natten mellan den 3 och 4 september lyfte upp fartyget, varvid skrovet bräcktes i två delar mellan förliga skorste och bryggan. (...) Två månaders arbete var till spillo."

Clas Uggle var den yngsta av de fem torpedkryssarna, men blev den första som ströks ur rullan.

Bestyckad med:

2x12 cm kanon m/94

4x57 mm kanon m/89b

38 cm torped i undervattensmontage

Pansar:

däck 12-19 mm

manöver torn 40 mm

Clas Uggle är byggd med en sk rammstäv

Byggd på Bergsunds varv i Stockholm. Sjösatt 1899-12-09, levererad 1900-10-30.

814 tons vikt

112 mans besättning

Löa 72,9 m

Bredd 8,3 m

Djupgående 3,3 m

2 st 3 cyl exp ligg propellermaskineri

8 st Yarrow vattenrörspannor

Maxfart 20,7 knop

Övriga fartyg av samma klass:

Örnen

Claes Horn

Jacob Bagge

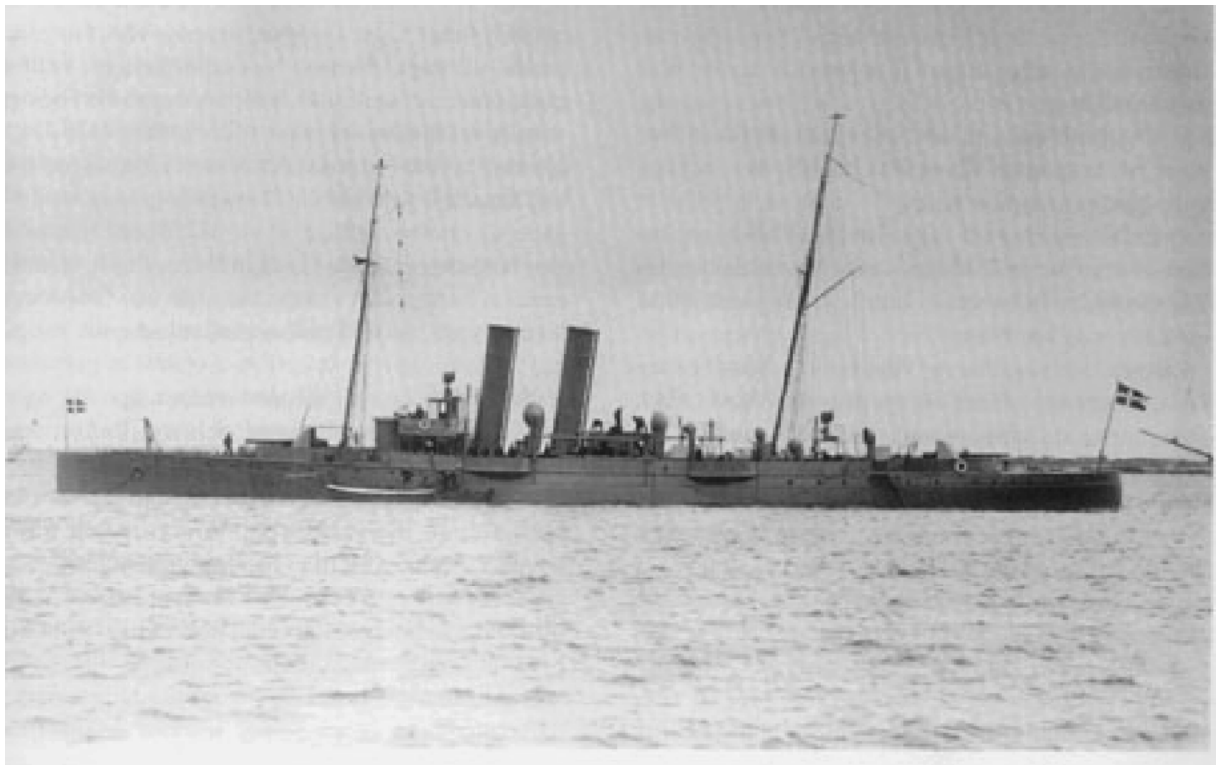
Psilander

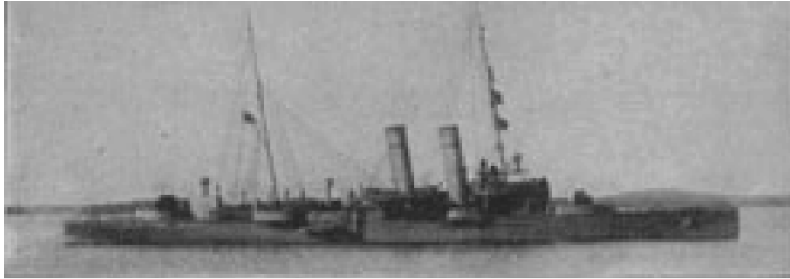
Viss bärgning har skett, bland annat maskin, artilleri och propellrar.

Dykdjup ca 23-30 m.

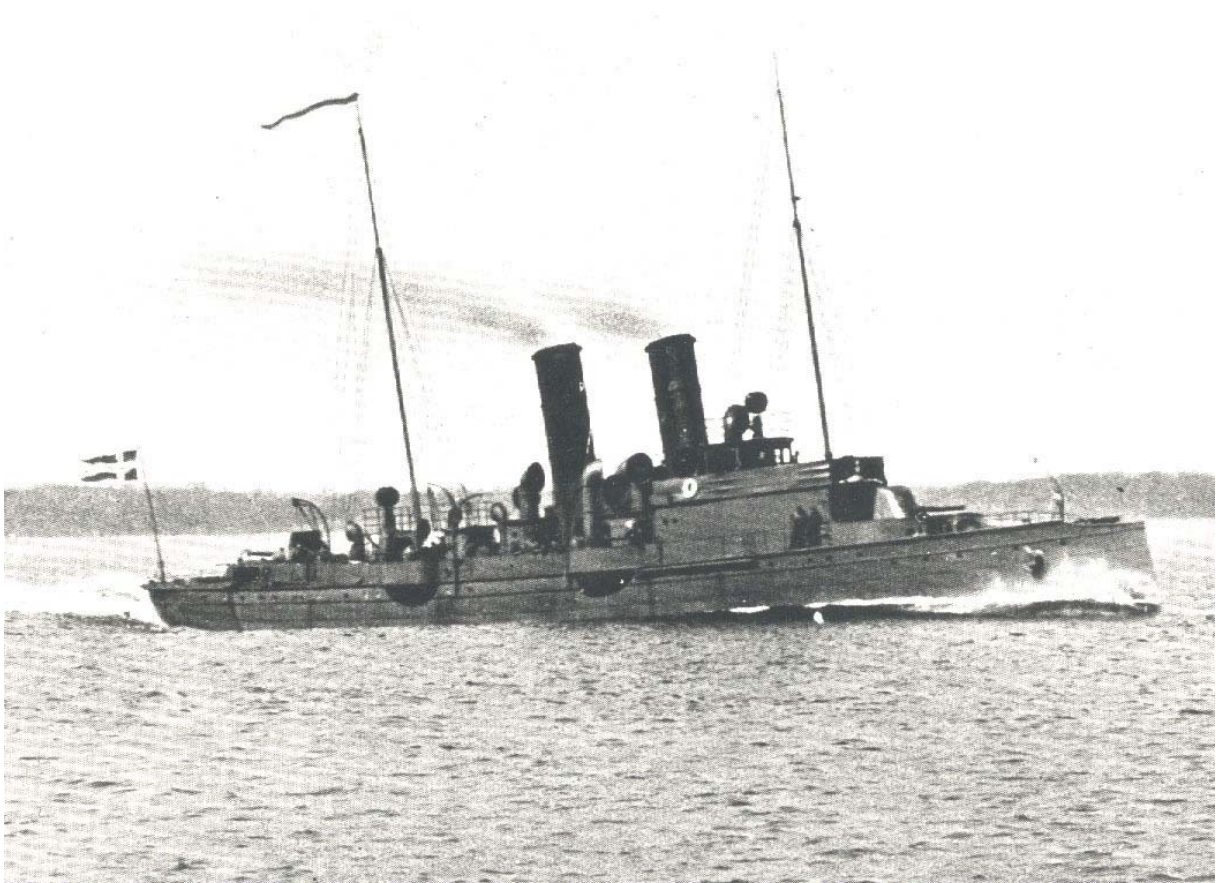
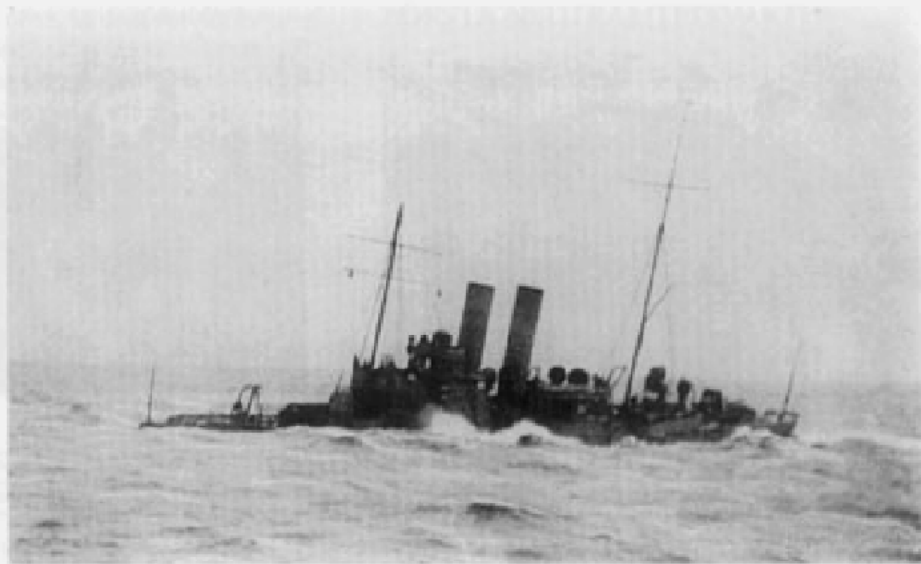
Obs platsen är väderkänslig (viss risk för inställt dyk finns mao).

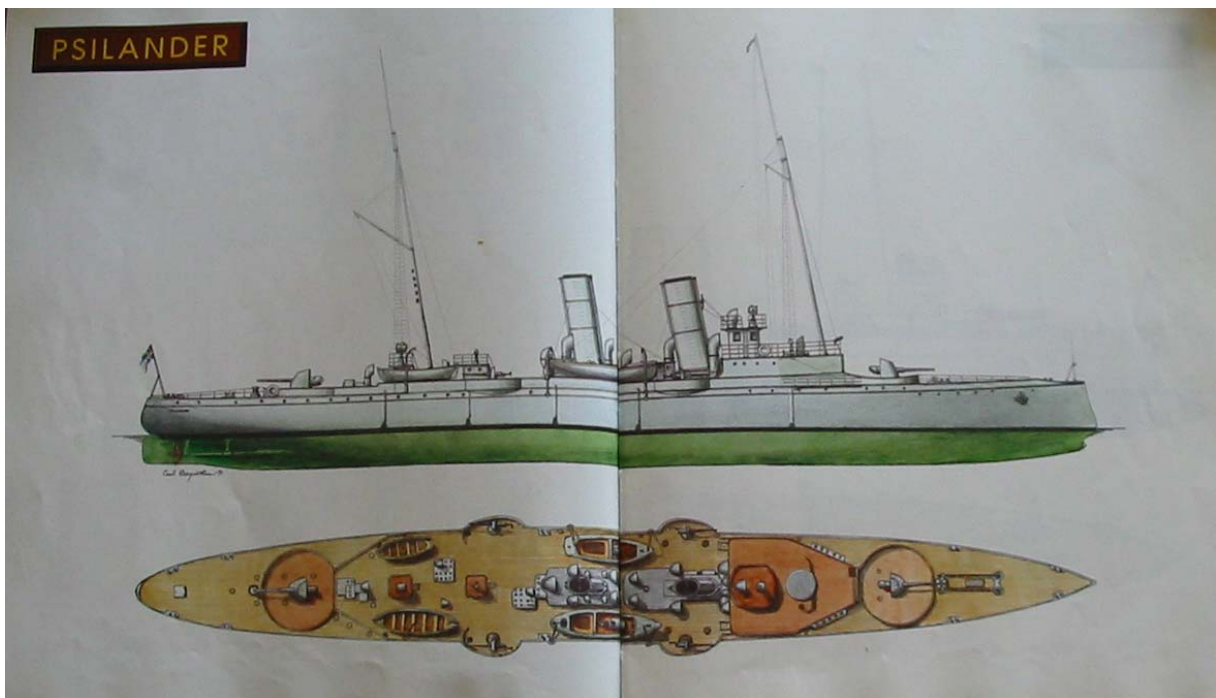
Bilder på Tordedkryssare av Örnenklass. Clas Uggle tillhörde den kategori. Totalt byggdes det fem fartyg i denna klass.





Jacob Bagge i Nordsjön sommaren 1913. Den förliga masttoppen har brutits i det hårda vädret. (Marinmuseet Karlskrona)





Sammanställt av Anders Vikdahl
SSDK Lagun

En liten bihistorie om Clas Uggle

S/S Commerce ingår i vad jag brukar kalla **Gävles Ubåtsmassaker**. På ett par timmar i augusti 1916 sänktes en och samma ubåt åtminstone 2 st ångare och en brigg. Dom inblandade är **S/S Bror Oskar**, **S/S Värmland** och **Briggen Vera**. Dessa har jag skrivit om och finns på mina sidor. Dessutom sänktes ytterligare 2 st ångare, däribland **S/S Commerce**. Om det var samma ubåt vet jag för närvarande inte. Det som gör det hela än mer spännande för oss dykare är att inget av de inblandade fartygen har hittats

Ångaren Commerce ägdes av rederi **Werner Lundqvist** i Göteborg och var på 440 reg.ton. Hon hade i slutet av juli 1916 varit i Sundsvall och lastat 260 standards trä och med full last var hon på väg till Leith i England. Resan gick bra tills man kom i höjd med Hudiksvall. **7 distansminuter utanför Bålsön** blev S/S Commerce med kapten **Birger Lörqvist**, klockan 21; 30 på torsdagen den 3 augusti 1916 afton prejad av en tysk ubåt som sköt 1 prejningsskott. Ombord på Commerce stoppade man genast maskin och överlämnade papperna till den tyska befälhavaren, som förklarade att ångaren omedelbart skulle sänkas. Kapten Lörqvist protesterade och frågade med vilken rätt ubåten tänkte sänka Commerce, och begärde att få se ubåtens order. Befälhavaren på ubåten visade då en bok som innehöll en förteckning på last som räknades som fria, dels relativa och dels absolut kontraband. Plank och battens som ju var Commerces last var enligt boken att räkna som relativa kontraband, men befälhavaren på ubåten menade att fartyg med sådan last skulle sänkas. Kapten Lörqvist påpekade då att han gjort flera resor med liknande last och många gånger blivit stoppad av både ubåtar och torpedbåtar men fått passera. På detta svarade tysken **"att dessa båtar befälhavare ej förstått sin sak"**. Då erbjöd sig Lörqvist att gå till tysk hamn med eller utan prisbesättning för att få saken prövad, men detta avslogs av befälhavaren. Däremot höll ubåtens andre man med kapten Lörqvist men han tystades bryskt ned av befälhavaren. Då Lörqvist insåg att alla övertalningsförsök var lönlösa bad han att få ett kvitto på att Commerce sänktes och begärde även att få tillbaka sina papper av tyskarna. Men han blev åter nekad. Då fanns inget att göra än att återvända till Commerce. Besättningen beordrades gå i livbåtarna, varpå manskap (en officer och två matrosar) från ubåten sattes ombord. Dom placerade ut bomber och sprängämnen i förpiken samt i maskinrummet. Innan besättningen gick i båtarna beordrades dom att öppna bottenventilerna och kapa alla däcksplattor och kasta alla stöttor överbord. När tyskarna lämnade Commerce tog dom vad dom ville ha av vad som fanns ombord. Dessutom tog den tyska offcern den svenska flaggan med sig ombord på ubåten. Klockan var vid det här laget 21; 55. Efter ett par minuter sprängdes S/S Commerce och sjönk. Den plats där ångaren sänktes är belägen ungefär 4 distansminuter utanför den svenska 3-milsgränsen. När besättningen på 14 man suttit i livbåtarna en stund, uppenbarade sig Brantevikskonerten **Betty** som tog ombord besättningen från Commerce. Bettys kapten **Olsson** beslutade att gå in till **Olmen** vid inloppet till Hudiksvall med dom skeppsbrutna. Efter att ha vilat ut på Olmen blev man transporterad av lokalbefolkningen till Hudiksvall dit man anlände på fredagskvällen.

Till lotskontoret i Hudiksvall kom rapporter att vraket efter Commerce inte sjunkit helt, utan drev omkring cirka **10 distansminuter östsydöst om Horns udde** och utgjorde en fara för sjöfarten. En undersökning konstaterade också detta, S/S Commerce flöt i farleden med stäven ovanför vattnet. Lördagen den 5 augusti gick bärgningsångaren **Herakles** ut från Söderhamn till Horns udde, där vraket efter Commerce varit synligt. Då fara för sjöfarten förelåg måste man antingen bärga eller spränga henne. Man kunde dock inte hitta henne och då mörkret tilltog gav man upp. Man antog att Commerce sjunkit eller sprängts. Det visade sig vara ett riktigt antagande, då den svenska kanonbåten **Clas Uggle** sprängt henne under lördagsförmiddagen.

Sänkningen av S/S Commerce orsakade en febril aktivitet på utrikesdepartementet som på lördagen telegraferade till Sveriges minister i Berlin, och beordrade honom att omedelbart gå i författning om anskaffande av upplysningar hos tyska regeringen angående orsaken till ångarens sänkning. Det bör i detta sammanhang erinras att genom en överenskommelse mellan svenska och tyska regeringarna av år 1914 blev den svenska exporten av sådana trävaror som plank, brädor och battens förklarad fri, mot det att den svenska regeringen tillät hästexport till Tyskland. Sänkningen av S/S Commerce innebar sålunda ett öppet och påtagligt avtalsbrott från tyskarnas sida. Det visades sig senare att tyskarna erkände sitt misstag och betalade ut full ersättning för Commerce precis som man gjorde med **Briggen Vera** som jag skrivit om tidigare.

Skrivet av [Göran Nilsson](#)

S/S Commerce är mig veterligen ännu inte hittad