Skelleftebygden

TIDNING FÖR LOKALHISTORIA

Tema: SEGELSJÖFARTENS EPOK

1/2011

Ursviken blev hamn för Skellefteå stad 1849, och därefter inledde hamnen sin storhetstid. Segelskutor lastade plank och battens, bräder, bjälkar, sparrar och splitved för utländska hamnar. Tjära var en annan viktig produkt. Den livliga och tjärdoftande hamnen var utgångspunkt för resor över världshaven, men även en plats för sprithandel och lönnkrogar. Av den tidens myllrande folkliv kring hamnen finns naturligt nog inget bevarat i bild. Men många fartygsbilder som denna kan ge näring åt fantasin...

Innehåll

Den bottniska segelsjöfarten *4*
Stark efterfrågan grunden för storskalig segelsjöfart *8*
Med ”Sävenäs” över världshaven *10*
Sandströmarna på Carlgård – en familj av skeppsbyggare *12*
De blekta porträtten började tala *14*
Från idyll till kamp för livet *16*
Skeppslista för Skelleftebygdens segelfartyg 1770–1892 *18*
Wikströmare har lotsat i 150 år *24*

Tidskriften *Skelleftebygden* ges ut av SKEFO, Skelleftebygdens lokalhistoriska förening.
Kopior av bilder kan beställas från Skellefteå museums bildarkiv.

Redaktion:

Rolf Granstrand, redaktör och ansvarig utgivare
070-266 87 23, rolf.granstrand@gmail.com
Åke Bäckman, redigering och grafisk form, *akbac@ursviken.st*

Tryckt av Skellefteå Tryckeri AB 2011.

Besök sajterna *lokalhistoria.skelleftea.org* och *skefo.skelleftea.org* – rika källor att ösa ur!

FOTO: BIRGER BÄCKMAN

I samband med AB Scharins Söners 125-årsjubileum 1949 lät bolaget intervjua 90-årige arbetarveteranen Oskar Johansson om hans minnen. ”En eftermiddag såg jag 32 segelfartyg komma in till Ursviken. De hade god vind och kom seglande in på en gång.” Det måste ha varit en imponerande syn någon gång under 1800-talets senare hälft.

Segelfartygen hade då sin storhetstid. Fartyg med ångmaskin eller dieselmotor började ta över efter förra sekelskiftet.

Men ännu 1932 fladdrade seglen. Bilden visar segelförande fartyg på Ursviksfjärden. Flertalet är skonare, möjligen motoriserade.

SKEFO

Skelleftebygdens lokalhistoriska förening

Föreningens adress:
Skelleftebygdens lokalhistoriska förening, SKEFO
Nordanå, 931 33 Skellefteå

Ordförande:
Rolf Granstrand, 070-266 87 23,
e-post: rolf.granstrand@gmail.com

Sekreterare:
Lars Jonsson, 0910-108 33

Kassör:
Martha Hellgren, 0910-559 50

Medlemsavgifter:
Enskild medlem: 150 kr (inkl tidskriften)
Familj 2 personer: 200 kr (1 ex av tidskriften)
Ungdom under 20 år: 25 kr (inkl tidskriften)

Som medlem

- får du kontakt med andra som har aktivt intresse för dina trakter och intresseområden
- får du information om lokalhistoriska evenemang: föreläsningar, konferenser, kurser, utflykter mm
- får du som är utflyttad skelleftebo en påminnelse om din gamla hembygds historia
- stödjer du den lokalhistoriska forskningen i Skellefteå
- kan du få hjälp och stöd när du själv letar fakta om din hembygd och människorna där, om ditt barndomshem och gårdarna i din by

.• Dessutom får du föreningens tidskrift *Skelleftebygden* med lokalhistoriskt material – dokument och populärt skrivna artiklar.

http://skefo.skelleftea.org

Har Skelleftebygden någonsin varit en verklig sjöfartsbygd?

Ja, den lite skeptiska undringen har inte sällan riktats till oss SKEFO-aktiva i samband med det senaste årets satsning på segelsjöfartens historia. Och nog känns det som Skelleftebygden under det senaste halvseklet ”vänt ryggen mot havet”. Skeppsbyggandet har för länge sen upphört utan att lämna spår efter sig. Hamnverksamheten har efter hand koncentrerats till ett fåtal platser längst ut vid kusten, främst Skelleftehamn[1]. Men inga sjömän – varken utrikiska eller hemortens – syns längre i våra bygder. Och havet som vägen ut i vida världen har bleknat i vårt kollektiva medvetande, trots alla strandtomter och fritidsbåtar.

Men inte desto mindre; under 1800-talets segelsjöfartsepok var Skelleftebygden en synnerligen livaktig sjöfartsbygd med omfattande skeppsbyggande, stor sjöfartsrörelse och en betydande andel av befolkningen direkt eller indirekt berörd av verksamheten. Vi lyfter fram den epoken i detta temanummer.

Den främste inspiratören är **Kurt Boberg**, journalist och forskare från Umeå, vars otaliga tidningsartiklar och ”Västerbottnisk skeppslista” från 1977 ännu är de främsta källorna till kunskap om segelsjöfartsepoken i våra trakter.

Men vi vill också tillägna detta nummer den i höstas avlidne förre chefen för Skellefteå museum, **Peter Gustafsson**, som hade ett särdeles stort intresse för allt som gällde havet, från skeppsbygge och skeppardagböcker till segelsömnad och säljakt och allt däremellan. Och han hade dessutom själv i unga år varit jungman ombord på en de sista segelskutorna längs norrlandskusten.

Det är förvisso lätt att bli nostalgisk inför bilder från segelfartygens tid, för att inte tala om tjärdoft och vågskvalp… Men låt oss samtidigt hålla i minnet att dessa fartyg med sin avancerade riggning representerade höjdpunkten av en månghundraårig teknologisk utveckling mot maximalt utnyttjande av material och handkraft, allt för att nyttja vindens energipotential.

Och när barken – eller barkskeppet – utvecklades här vid Bottenvikens kuster i början av 1800-talet med sin sinnrika kombination av råsegel och gaffelsegel, så kunde man inte komma mycket längre. Hela Europa var en marknad för dessa pålitliga och effektiva lastfordon (jämför med Scania och Volvo). Sen tog så småningom ångan och fartygsplåten vid och andra bygder trädde i förgrunden. Men det är en helt annan historia…

Trevlig och intressant läsning tillönskas!

Med hälsningar
Rolf Granstrand
ordf. SKEFO

[1] Skellefteå hamn är numera en av Sveriges tjugo största hamnar vad gäller tonnage.

Den bottniska segelsjöfarten

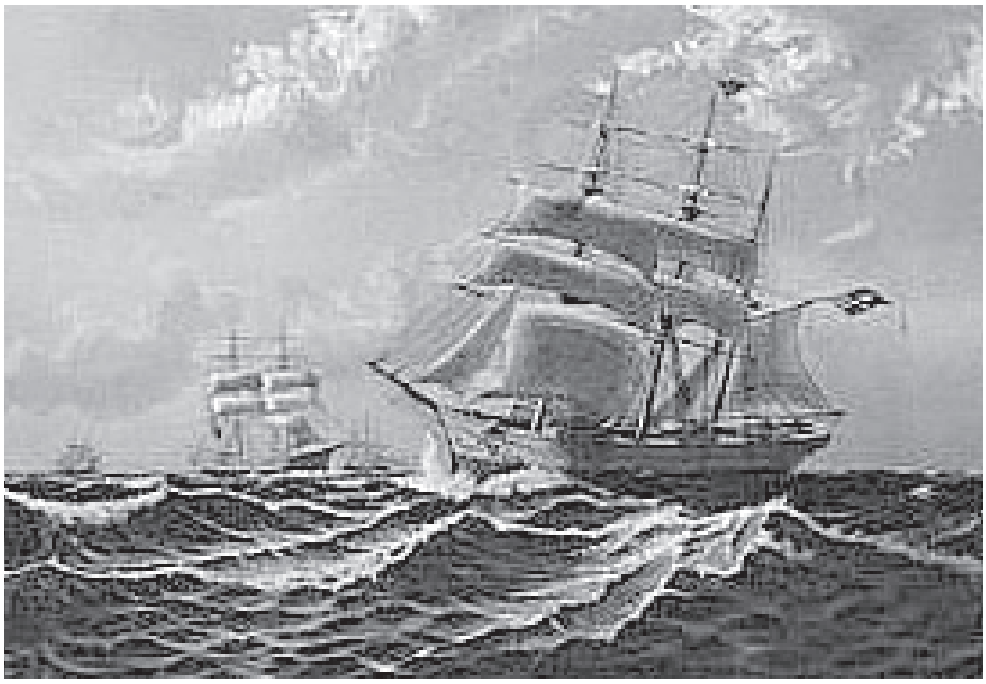
Under 1890-talet försvann den västerbottniska skeppsflottan från världshaven. Men den har en ärorik historia. Under den svenska segelsjöfartens glansperiod decennierna omkring 1800-talets mitt spelade den västerbottniska kustbygden en ledande roll, en roll som när segelfartygens epok var över hastigt föll i glömska. ***Kurt Boberg****, journalist och forskare, har gjort mycket för att hålla minnena vid liv.*

Den mycket livliga segelsjöfarten i Bottniska viken hör egentligen samman med upphävandet av det bottniska handelstvånget 1765. Det har naturligtvis seglats längs kusten så länge det överhuvudtaget funnits människor här, men före 1765 fick man inte bygga hur stora skutor som helst.

När man talar om denna segelsjöfart med tillhörande skeppsbyggeri i de västerbottniska städerna och kustorterna omkring 1870 ska man göra klart för sig att detta inte var något speciellt för Västerbotten. Det byggdes segelfartyg runt hela svenska kusten, men verksamheten var speciellt livlig vid den bottniska kusten under ett intensivt sekel. Den var av ungefär likartad omfattning i de flesta städer och trakter på båda sidor om Bottenhavet och Bottenviken. År 1839, då norrlandsstädernas rederier börjat växa, var det endast Stockholm och Göteborg som kunde prestera högre lästetal – eller tontal för att använda nutida mått – än städerna längs norrlandskusten. Men om man tittar i kolumnen för *byggort* på dessa stockholmska och göteborgska fartyg under tidigt 1800-tal, blir man förvånad över hur ofta det står norrländska orter där.

Största flottan längs norrlandskusten hade Gävle. Sundsvall passerade Härnösand först när sågverksepoken kom. Sedan följde Umeå och de andra. Under en kort tid låg faktiskt Skellefteå före Umeå. Det var 1843, men sedan växte umeflottan förbi igen och var under resten av 1880-talet dubbel för att inte säga tredubbel jämfört med skellefteflottan.

AKVARELL AV VIKTOR ÅSTRÖM. SKELLEFTEÅ MUSEUMS BILDARKIV.



Fregattskeppet *Andrea Wilhelmina* sjösattes 1873 vid Alderholmens varv. Skeppsbyggmästare var Antonius Löfgren. Den ca 60 meter långa fullriggaren snabbseglade 1888 från Ursviken till Adelaide på Australiens sydkust på 122 dygn. Omtacklades till barkskepp, förliste på Atlanten 1899.

Norrlandskustens lästetal motsvarade när det var som störst 35 procent av svenska rikets. I dag utgör den bara några få promille. Det fanns enligt skeppsregistren i området ca 1870 längs den bottniska kusten på svensk och finsk sida 430 fartyg.

Med vind i seglen

Västerbottensskutor har gjort många berömda snabbresor. Fullriggaren *Andrea Wilhelmina* var sjösatt 1873 vid Alderholmens skeppsvarv i Ursviken. Hon var ett halvklipperskepp på 858 ton tillhörande den markstedtska flottan och seglade 1888 från hemorten till Adelaide i Australien på 4 månader (122 dygn).

Andra omtalade snabbresor gjordes av nordmalingsbarken *Aurora* och umebarken *Engelbreckt*. Den sistnämndas första snabbresa gjordes från Umeå till Marseille på 22 dygn, ungefär en vecka snabbare än medeltalet. Den andra resan gjordes 1893 från New York till Stockholm med 4.025 fat petroleum på 30 dygn.

Handelstvång och stapelrätt

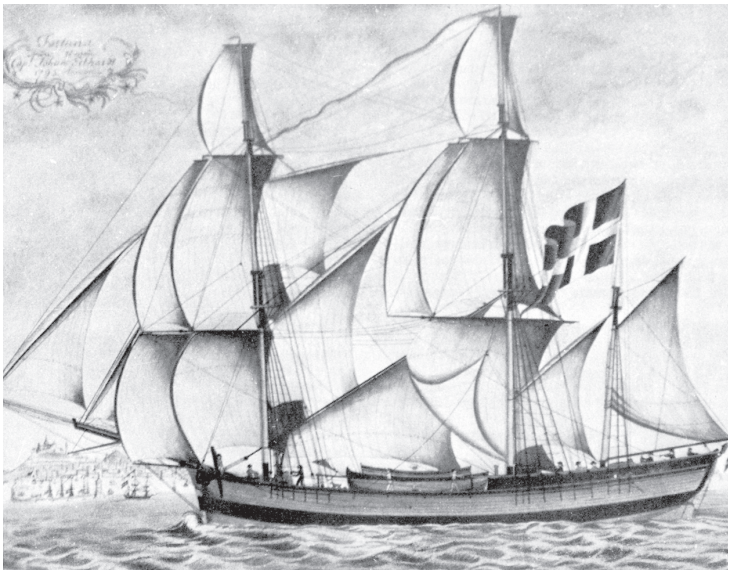
Det är ganska självklart att upphävandet av det förhatliga handelstvånget på 1760-talet och framgången för stapelfriheten i Österbotten och Västerbotten verksamt bidrog till att sätta fart på handeln och skeppsbyggeriet runt Bottenhavet och Bottenviken.

Den bottniska segelsjöfarten kom i förstone att höra samman med järnhanteringen och tjärexporten, medan virket först så småningom blev dominerande. Denna med åren allt mer ökande export hörde sedan i sin tur intimt samman med den västeuropeiska industrialiseringen och de kontinentala samhällenas tillväxt.

Virkesexporten i huvudsak från Norrland hade under krimkrigets dagar i mitten på 1800-talet växt till 225.000 standards eller omkring en halv miljon kubikmeter. 1885 var den uppe i 3,5 miljoner kubikmeter, men då var redarverksamheten i Umeå och längs hela norrlandskusten på väg nedåt, utkonkurrerad av ångdrivna fartyg från andra landsändar och andra länder. Man hade inte haft kapital och förutseende att i tid ställa om sig, förefaller det.

Stapelrätten för vissa orter innebar ett handelspolitiskt privilegium som gynnade storstäderna. Fartyg från städer och orter utan stapelrätt fick inte segla direkt till utrikes orter, utan måste gå med provinsens produkter till vissa privilegierade städer. Våra fartyg tvingades före 1765 stanna i Stockholm, där den s.k skeppsbroadeln bestämde priserna.

Denna stapelrätt blev 1700-talets stora Norrlandsfråga. Priset på tjära pressades av tjärhandelskompaniet i huvudstaden. Vinsterna på de höga priser utländska köpare fick betala hamnade hos storstadens grosshandlare och inte hos tillverkarna. Saltet var en annan produkt striden gällde. Här uppe fick folket betala ett pris som var 3–4 gånger högre än vad huvudstadens köpmän själva betalade.



Barkskeppet *Fortuna* byggdes på varvet i Teg 1792. Fortuna var det första kända fartyget med den nya barkriggen som besökt hamnen i Ancona, där målningen gjordes. Barkriggen kom att bli den dominerande på världshaven.

Efter 100-årig kamp för fri seglation började restriktionerna avvecklas. Stapelfrihetens införande kom att innebära något av en pånyttfödelse här i norr sedan ostindienfarten i söder kulminerat. Ungefär samtidigt satt af Chapman nere i Karlskrona och gav skeppsbyggnadskonsten nya impulser. Han lät kalla ner ett 70-tal erfarna skeppstimmermän från Jakobstad till sig. Redan Gustaf Vasa hade dragit nytta av att man i Österbotten var skickliga skeppsbyggare, när han skulle ha krigsfartyg.

Barkriggen en nyhet

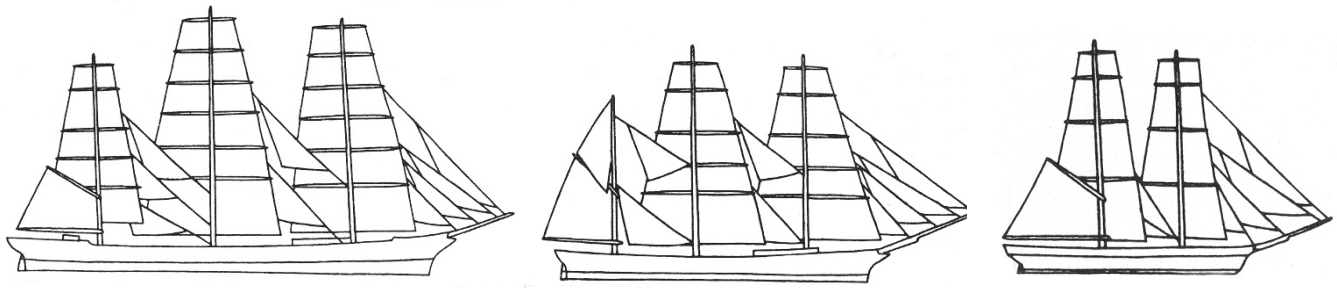
Den norrländska segelfartygsepoken föddes i slutet av 1700-talet. Då uppträdde för första gången den då moderna barkriggen på världshaven. Det var på två fartyg som kom från dessa breddgrader: *Åkers Bruk* byggd 1783 i Lövånger och *Gref Bonde* byggd året efter i Österbotten. Några år senare gick umebarken *Fortuna* på Medelhavsfart. En målning av henne finns i Sjöfartsmuseet i Stockholm. Målningen är gjord i Ancona i Italien. Om henne är antecknat att det är första kända fartyget med den nya barkriggen som besökt hamnen. I ett samtida franskt lexikon kallas barkriggen även ”svensk rigg”.

Sannolikt var det på våra breddgrader som den riggen såg dagens ljus. Den innebar en rationalisering, krävde förhållandevis mindre besättning än fullriggare och briggar. Barkriggen kom sedan – så länge man seglade stora skepp i handelsfart – att vara den dominerande på världshaven.

Så avancerad var man alltså här uppe redan i slutet av 1700-talet. *Vanadis'* så berömda jordenruntresa gjordes först 100 år senare. Det skulle också ta ålänningarna – som kom att bjuda de sista storseglarna en sista hemvist – 100 år till innan de kom utanför Skagen.

Det första svenska fartyg som seglade jorden runt var en liten skonert *Mary Ann* på 63 läster, byggd i Piteå för stockholmsrederiet C. F. Liljevalchs räkning åren 1839–40. Det andra var byggt i Luleå och det tredje år 1836 i Sikeå, briggen *Edvard* om 122 svåra läster.

Några typer av segelfartyg



Tremastad fullriggare — Tremastad bark — Brigg

Varv längs hela kusten

Det kom att byggas upp varv överallt längs vår kust: Nordmaling, Kylören, Umeå, Skeppsvik, Dalkarlså, Sikeå, Gumbodaholmen och Skellefteå. Men det har byggts relativt stora skutor även i Öre, Järnäs, Sörmjöle, Ratan, Avan, Bureå m.fl platser.

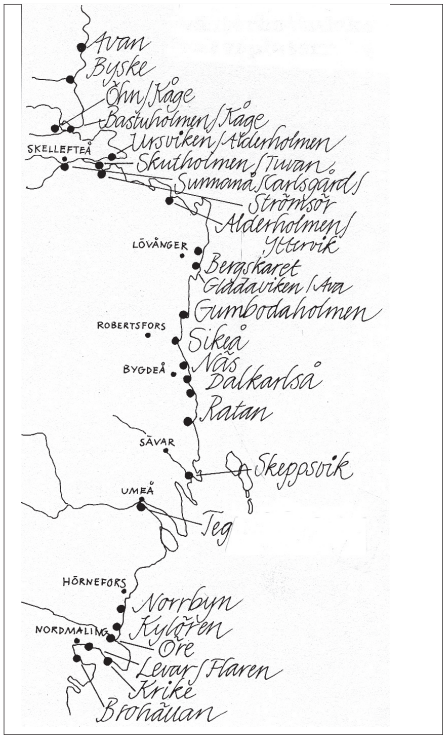
Det behövdes ju inga märkvärdigare anordningar så länge man höll sig till de skonare som gick längs kusten till Stockholm med tjära, plank och saltströmming. När man däremot skulle bygga de stora skeppen behövdes det ganska många byggnader som komplement till den enkla stapelbädden: spanthus, smedja, repslageri osv. Detta bidrog till att skeppsbyggeriet kom att koncentreras på några få händer hos folk med kapital, sådana som redan var engagerade i järn-, tjära- och virkesexporten.

I Umeå var det konsul Lars Glas och A. F. Scharin med söner som i slutet av 1800-talet var de klart dominerande. I Dalkarlså var det Erik Häggström, far och son. I Skellefteå möter man först hovkamreren Nils Clausén och i mitten av århundradet Seth Franzén.

I slutet av århundradet når den markstedtska firman sin kulmen. Den hade sin upprinnelse i en bondesläkt från Myckle som flyttat till Skellefteå och börjat tjäna pengar på marknadsaffärer. Så småningom lade man sig till med sågverk, skeppsvarv och rederirörelse. Det första kända fartyget som firmans grundare var delägare i var skonerten *Hermes* 1846. På samma sätt hade häggströmska, glasska och scharinska rörelserna utvecklats.

Vid tidpunkten för stapelfriheten för Umeå byggde man ännu skutor i *klink*-teknik, dvs med borden liggande utanför varandra så som man fortfarande bygger småbåtar av trä. Men vid denna tidpunkt kallades skeppsbyggare hit från Österbotten. Anders Rönqvist heter den skeppsbyggmästare som lärde umeborna att bygga i *kravell*. Borden läggs då kant mot kant så att skeppssidan blir slät.

När skeppsbyggnadskonsten och rederiverksamheten här i länet stod i sitt flor dominerade ensamrederierna, och på det sättet skiljde sig denna företagsamhet från rederiverksamheten i sydligare delar av landet där partrederierna var vanligast. Det första rederi som lät tala om sig bestod dock av ett konsortium med köpmän från Umeå, Piteå, Luleå och Torneå. Som gemensam tullhamn



Västerbottniska varvsplatser. Längs hela vår kust anlades skeppsvarv. För att bygga de stora skeppen krävdes många byggnader utöver stapelbädden, och mycket kapital.

anlades Ratan, en sällsynt fin och skyddad hamn.

Trots stapelfriheten tog det tid för norrlandskustens människor att komma igång på allvar med sin utrikeshandel. Orsakerna kan naturligtvis vara många. Kapitalbrist, brist på handelskontakter osv. Man fortsatte gå på Stockholm med exportvarorna. Men in på 1830-talet kan man i mönstringsliggare, rådstuguprotokoll mm se att seglationen börjar komma igång.

Skeppsbyggeri och äventyr

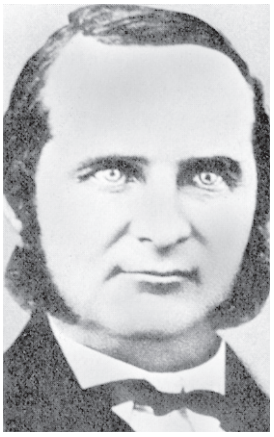
I Skellefteå var det som nämnts Seth Franzén som satte igång skeppsbyggeri och sågindustri. Han hade många fartyg, bl.a två fregattskepp, *Skellefteå* och *Zackarias*. Vid ett tillfälle låg båda samtidigt i den ostindiska hamnen Moulmain och lastade teakträ. På utgående gick *Skellefteå* på grund och totalhavererade. Besättningen fick följa med *Zackarias* hem igen. Vraket såldes för 12.500 rupiner eller 518 pund.

Den markstedtska släkten ägde Lejonströms såg och Alderholmens skeppsvarv. Tre av detta rederis fartyg hör till dem som dagens skutforskare ofta nämner med intresse och respekt. De tre är fullriggarna *Andrea Wilhelmina* och *Sävenäs* samt barkskeppet *Antoinette*. Det senare kastades tillsammans med flera andra fartyg under en orkan upp på land år 1882 vid Manila på Filippinerna och såldes till ett Hongkongrederi, som forslade tusentals kineser till San Fransisco. Så småningom hamnade skeppet åter i svensk ägo i Simrishamn. En tysk torped satte stopp för hennes vidare färder 1916.

Alla tre fartygen torde ha ritats av en smått legendarisk skeppsbyggmästare Nicanor Sandström, sjökapten vid 21 års ålder. Denne Nicanor Sandström, vars far Johan också varit skeppsbyggmästare i Skellefteå, hade en bror Willehard som blev verksam i Umeå, Dalkarlså och Sikeå. Han byggde 17 kända fartyg för olika redare, bl.a Lars Glas i Umeå.

När det gäller Robertsfors och Sikeå ska man komma ihåg en annan skeppsbyggmästare, O. P. Åberg från Sävar. Han byggde 19 fartyg åt detta bolag, bl.a det största som byggts här i Västerbotten, barkskeppet *Stavanger* på 972 ton. Tidigare nämnda *Antoinette* kommer på andra plats med 912 ton, båda märkligt stora träfartyg.

De stora skeppen som byggdes vid länets varv gick praktiskt taget undantags-



Adolf Scharin (1821-75) och hans bröder Nils och Carl fostrades till affärsmän av fadern, den scharinska firmans grundare, som i Umeå bedrev diversehandel med trä och tjära som stora produkter och med tiden utvecklade ett kapitalstarkt handelshus.

När verksamheten vid 1800-talets mitt vidgades mot seglation och rederirörelse var Adolf den mest drivande. Firman uppförde 1868 ett skeppsvarv i Teg. Rederirörelsen nådde sin höjdpunkt 1875-76 och omfattade då sammanlagt åtta skepp, varav en brigg och en skonert samt två slupar.

Grundarens dotterson Egil Unander-Scharin tog över 1890 och satsade bland annat på att bygga en trämassefabrik i Clemensnäs nära Skellefteå, klar för produktion 1912. Fabriken inledde en lång industriepok där med AB Scharins Söner.

På ett sätt blev då en cirkel sluten. Grundaren Adolf Fredrik Scharin föddes 1797 i Sunnanå, där hans far var postmästare.

ÅB

Nicanor Sandström (1812-75) tillhörde en familj av sjökaptener och skeppsbyggmästare. Han har hedrats med en egen väg i Ursviken, nära platsen för Alderholmens varv.

löst med ortens eller grannortens sågade trä och tjära ut till främmande länder sedan väl utrikeshandeln in på 1800-talet kommit igång på allvar. Beroende på priser, tullar osv var Frankrike, Holland och England mottagarländer. Men även Spanien och i mindre grad Tyskland nämns.

Trampfart och atlanttrafik

Om resan startade på höstkanten blev fartygen av ishinder här uppe liggande ute på världshaven i trampfart, dvs sjöfart där resorna bestäms efter tillgång på frakter. Det kunde hända att resorna tog ända upp till fyra år innan man återvände till hemmahamn.

Under krimkrigets år i mitten av 1800-talet är det mycket vanligt att västerbottensskutor går med kollaster från England till Konstantinopel. Krimkriget var det första kriget i världshistorien där ångmaskinen hade avgörande betydelse. Resorna kunde sedan fortsätta till Odessa i Svarta havet efter linfrö eller till Alexandria efter brödsäd. Denna trafik avtog högst avsevärt sedan kriget upphört.

Något årtionde senare, på 1860-talet, börjar skutorna gå i den egentliga atlanttrafiken även om de långt tidigare gjort avstickare till Rio de Janeiro m.fl platser på ”andra sidan”. Lasterna kunde naturligtvis variera, men mycket vanligt var järnvägsräls från England till Nordamerika.

Från Amerika gick resorna oftast tillbaka till Europa med säd, men de kunde också gå till Rio eller Buenos Aires.

Rätt ofta gör man en resa till Indien eller Ostindien, till hamnarna Rangoon, Surabaja och Batavia (Djakarta), innan det var dags att återvända till hemmahamn. Kanske man kom med salt från saltsalinerna i spanska Torrevechia lagom till salt- och surströmmingsinläggningen vid midsommartid.

Inte alla återvände

Det hände naturligtvis mycket på dessa segelfartyg av trä, utlämnade till naturmakterna som de var. Det tråkiga är bara att personer som var med den tiden är borta. Försäkringsbolagens protokolls- och dispacheböcker är dock bra källor för den som vill forska vidare.

Många besättningsmän rymde på dessa långresor. Motiven kunde vara många – äventyrslystnad och otrivsel är ett par. Framförallt i amerikanska hamnar passade man på. Många avled också under resorna och åtminstone två av Umeås sjökaptener är begravda i Rio till följd av gula febern.

Under åren 1871–86, har jag räknat fram, var det ett 40-tal man från trakten, mönstrade på umeskutor, som avled till havs eller i främmande hamn. I runt tal 100 man passade på att rymma under samma tid. Det skulle vara intressant veta hur många av dem som kom hem och hur många som emigrerade på detta statistiskt föga godtagbara sätt.

Men flertalet sjömän kom hem och kunde berätta. Det fanns med andra ord tusentals kustbor här i norr som i åratal var ute i världen och fick glimtar av livet i de flesta länder och världsdelar. Detta bidrog säkert till att kustbon inte kände sig isolerad från världen utanför.

Segelepokens slut

Under 1890-talet försvann den västerbottniska flottan från världshaven. Fullriggaren *Sävenäs*, byggd 1875 vid Alderholmens varv, såldes där hon låg i Santos till norsk köpare för 30.000 kronor. Ungefär för samma summa gick de sista scharinska skeppen till Stockholmsredare. Sikeås fartyg såldes till skeppsredare Palm i Malmö. I Nordmaling hade en massa människor gått ihop och bildat Nordmalings rederibolag. Det följde så småningom en brakkonkurs som drabbade de inblandade hårt.

Omkring 1830 hade Erik Häggström S:r i Umeå och Dalkarlså börjat klättra uppför samhällsstegen och bli en av de stora handelsmännen i länet. Hans son Erik Eson Häggström efterlämnade när han dog helt hastigt 1875 värden för nära 1,5 miljoner. Då boutredningsmännen inte följde hans sista ord att i tid avveckla rederirörelsen följde där en konkurs. Hans flotta var tillsammans med Lars Glas den största i länet. Glas avled 1879 efterlämnande tillgångar på 1,7 miljoner. Även A. F. Scharin och hans söner avled inom en begränsad tidsperiod

En av orsakerna till att rederiverksamheten med vidhängande skeppsbyggeri försvann från länet så plötsligt kan ha varit att de starka männen föll ifrån så samtidigt som de gjorde. Den nya generationen hade kanske inte samma intresse och kunskap om shipping som den äldre.

KURT BOBERG

Detta är en något kortad och bearbetad version av en artikel införd i tidskriften VÄSTERBOTTEN nr 1/1975.

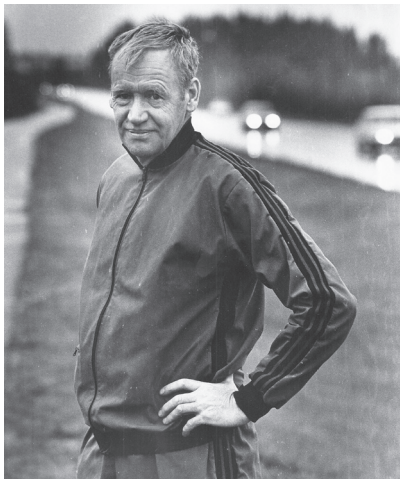
Läster och ton

Ett fartygs lastförmåga mättes i äldre tid i *läster*.

En *svår läst* motsvarar 2.448 kg, Ett skepp om 100 svåra läster lastade allltså omkring 245 ton.

Under perioden 1863-74 användes måttenheten *nyläst*, som motsvarar 4.250 kg.

Efter 1874 anges förmågan att rymma last med enheten *registerton*.



Kurt Boberg (1921-84) var journalist och allmänreporter, under många år verksam på Västerbottens-Kuriren. Även i andra tidningar fanns ofta hans initierade texter på temat västerbottnisk sjöfartshistoria.

Han var lotsson från Bredskär och ägnade under många år sin fritid åt arkiv- och traditionsforskning kring denna historia. Resultaten av sitt arbete har han presenterat i artiklar, reportage och föredrag. Han gav också ut skrifterna *Västerbottnisk skeppslista* 1977 och *Vrak och sjöolyckor vid Västerbottens kust* 1983 (i samarbete med kusttullmästaren Alf Öhman).

Kurt Bobergs texter i detta nummer av Skelleftebygden återges med vänligt tillstånd från hans barn.

Ulf Lundström om sågverksarbetare som blev världsvana sjömän:

Stark efterfrågan grunden för storskalig segelsjöfart

Segelsjöfarten i Västerbotten hade en storhetstid under mitten av 1800-talet och fram till ca 1870. Det som hade drivit fram utvecklingen var en stark efterfrågan i Västeuropa på varor som fanns i norra Sverige, främst sågat virke, sparrar och bjälkar, tjära och fartyg. I området fanns fortfarande gott om skogar medan de flesta större skogar huggits ner i stora delar av södra och mellersta Europa.

Tjära hade exporterats från området redan under 1600-talet. Produktionen fick sin topp under 1800-talet, då den infrastruktur byggdes upp som möjliggjorde en storskalig sjöfart. Västeuropa höll på att industrialiseras och städerna växte kraftigt vilket drev upp efterfrågan på allehanda varor.

Grunden till denna industriella utveckling lades 1762 när Brännfors finbladiga såg uppfördes i Åbyn norr om Byske. Det var det första finbladiga sågverket i området vars produktion avyttrades genom export. År 1782 anlades Lejonströms finbladiga sågverk vid nuvarande landskyrkan i Skellefteå, och 1796 fick sågverken Bureå, Holmfors i Kåge och Ytterstfors i Byske sina tillstånd. Nu fanns ett finbladigt sågverk i närheten av mynningen av samtliga större vattendrag i området. En ny social grupp uppstod i samhället, nämligen sågverksarbetarna. Eftersom sågverken drevs av vattenkraft låg produktionen nere på vintern.

Nya marknader

Traktens skeppare började söka sig nya marknader i början av 1800-talet i hopp om att få ut ett bättre pris på områdets produkter. Nu började den sekellånga bundenheten till köpmännen i Stockholm försiktigtvis att uppluckras. Ett exempel är Lars Samuelsson Degerman i Degerbyn som 1806 seglade på Göteborg med sitt skepp Activ. Vid denna tid var Göteborgsresor från Norrland mycket ovanliga. Lasten bestod av bräder, tjära och smör.

I kronofogdens sammanställda femårsberättelse för andra fögderiet 1817-21 sägs att sjöfart inte idkas av landets inbyggare som en näring, utan endast för att frakta områdets produkter till andra orter, och på tillbakavägen tar de med nödvändiga varor. Det var den begynnande sågverksindustrin som ledde till uppsvinget för sjöfarten.

Lots och tull

I början av 1820-talet organiserades ett lotsväsen i Västerbotten och platser som fick lots var Bjuröklubb, Ursviken, Storkåge, Romelsön och Pite-Rönnskär. På 1820-talet inrättas tullbetjäning i Storkåge och något senare i Ursviken. Fyrar började byggas i området med start i Bjuruklubb 1859. Hamnar fanns i

Ursvikens hamn mot väster, till höger kajen. I förgrunden skonerten *Fanny Aurora*, som var byggd i Finland men helt ombyggd i Ursviken 1877. Fartyget förde tjära och trävaror för markstedtska firman ut i Europa och kom hem varje sommar med saltlast från Medelhavet. Hon seglade i många år för det Klockhoffska rederiet. Fotot är från 1880-talet, då hon ligger till ankars och med frånslagna segel i Åkerviken. Skepparen står på kajutataket och det är troligen kapten Apolonius Simonsson, som var befälhavare 1881–85 och 1888-92. Fartyget förliste 1893 i Medelhavet med järnlast destinerad till Genua, alla ombord räddades.

Kinnbäck, Åbyn vid Renholmen, Tåme, Byske, 1852 flyttad till Furuögrund, Romelsön, Ostvik, Böviken, Storkåge, Ursviken från 1849, Bockholmen 1790-1849, Tällholmen vid Yttervik, Bureå samt Kallviken (Lövånger). Från 1837 öppnades regelbunden ångbåtstrafik längs Norrlandskusten för frakter och personbefordran. Det gick nu snabbt att skicka varor, något som var mycket enkelt.

Utländska fartyg

En liten del av virket exporterades av lokala skutor, men majoriteten av fartyg på 1830-talet var åländska. I slutet av årtiondet hade riksdagen ett förslag att förbjuda utländska fartyg att vara verksamma i Sveriges export, men sågverksägarna protesterade högljutt eftersom ett förbud mot utländska fartyg skulle driva upp fraktpriserna och försämra förutsättningarna för hela näringen. Det fanns inte tillräckligt med inhemska skutor att uppbringa och de kunde inte frakta virket till samma priser. Under andra halvan av 1800-talet kom majoriteten av fartyg kom från andra länder, bl.a. Norge och Danmark, och från andra delar av Sverige.

De lokala skutorna tog med andra efterfrågade varor till hemorten vid återresan från platser där trävaror hade avyttrats. De flesta utländska skutorna hade barlast i lasten vid uppresan och barlasten lossades innan brädlasten kunde tas ombord. Eftersom det transporterades så kolossala mängder sågat virke var det i de flesta fall omöjligt att få en returlast. Därför finns vid hamnarna gott om främmande stenar och växter vid de barlastplatser som myndigheterna noggrant hade anvisat och beslutat om.

Handeln underlättas

Kolonisationen av Västerbottens inland fortsatte under 1800-talet, vilket innebar att nya tillgångar kunde exploateras. Under samma tid grundades Skellefteå stad, vilket underlättade handel och utbyte med omvärlden. När Skellefteå fick stapelstadsrättigheter 1881 hade Skellefteå full kontroll på tullhanteringen och de sista banden till Piteå löstes.

I mitten av 1800-talet gjorde som regel fartygen från Skelleftebygden två resor per år till södra Östersjön, vanligen Tyskland eller Danmark, samt en kortare resa på hösten till Stockholm.

Kapten Johan Fredrik Holmberg med besättning på skonerten *Fanny* i Köpenhamn. Fanny var byggd 1848 på Strömsörvarvet

Konkurrens från ångan

Rederiverksamheten i Norrland hade goda konjunkturer fram till 1870-talet, då efterfrågan på virke började avta. Sedan blev konkurrensen från ångfartyg och fartyg byggda i järn allt starkare, och lönsamheten för rederierna sjönk. Till att börja med försökte man sig på att exportera trä till Australien, men det blev ingen framgång. Man försökte sig också på att segla på Ostindien.

Under slutet av 1880-talet byggdes de sista stora fartygen i Västerbotten. Man fortsatte att segla med de byggda fartygen några decennier efter det att skeppsbyggeriet upphörde, men efterhand förolyckades eller såldes fartygen. Det sista segelfartyget i Skelleftebygden var Concordia[1], som ägdes av H.C. Klockhoff och James Sandström. Fartyget såldes 1914.

Fler än 15 varv

Bottenviksområdet var i mitten av 1800-talet var ett av de viktigaste områdena i hela världen för skeppsbyggeri. Vid norra Västerbottens kust finns drygt 15 kända varv. Ett par ledande varv i området var Alderholmen vid Ursviken, som drevs av det Markstedtska handelshuset, samt Carlgård som leddes av Johan Sandström. I dess bevarade mangårdsbyggnad har återfunnits ett rikt material som visar på varvets långväga kontakter och på Sandströms skicklighet i sin roll.

Fram mot 1800-talets slut arbetade många i Västerbotten som sjömän. I dag talar vi gärna om en globaliserad värld men på liknande sätt måste nog situationen på 1800-talet ha uppfattats. Journalisten Axel Andersson har i tidningsartiklar[2] gett liv åt denna tid när många kunde växla yrke från sågverksarbetare till sjöman för att sedan slå sig ner ute i världen.

ULF LUNDSTRÖM

1) Byggd i England 1871. Får ej förväxlas med den Concordia som sjösattes vid Alderholmen 1866.
2) t.ex artikelserien *Det Skellefteå som gått* i Norra Västerbotten 1953.

Skeppskatten måste vara med ombord!

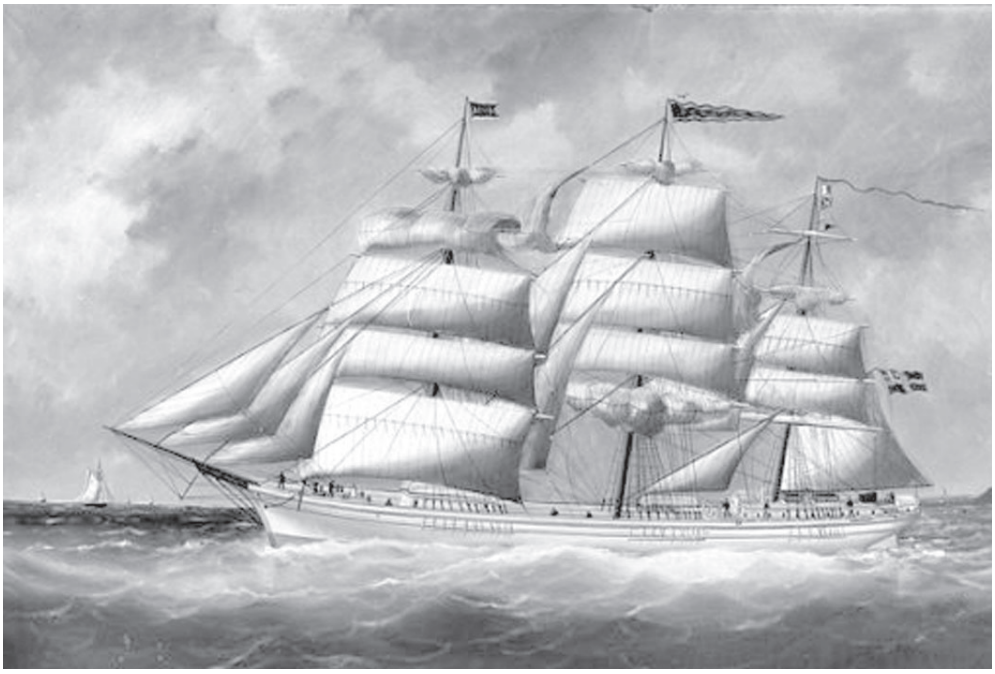
Kattens utbredning i Sverige har sannolikt med skeppsfarten att göra. Enligt internationell sedvanerätt ålåg det befälhavaren på fartyg att hålla skeppskatt. Underlät han detta blev han själv skyldig att betala de skador på lasten som orsakats av råttor och möss. Det är också sannolikt från hamnstäderna som sålda eller avhoppade kattor spred sig.

Ur Fataburen 1986, Nordiska museet.

Med 'Sävenäs' över världshaven

Fregattskeppet eller fullriggaren "Sävenäs" hör till de många märkliga segelfartyg som byggdes vid västerbottenskusten för att segla ut med bygdens produkter. Fartyget sjösattes 1875 vid Alderholmens varv. ***Kurt Boberg****, journalist och forskare, har studerat fartyget närmare och i arkivens dokument följt dess många resor på Ostindien och Australien och andra avlägsna länder och kontinenter.*

MÅLNING SIGNERAD ED ADAM 1890. TILLHÖR SKELLEFTEÅ MUSEUM.



Under sina första två år seglades Sävenäs som fregattskepp eller fullriggare, dvs med rår på alla tre masterna. Riggades om till barkskepp 1877.

Sävenäs var det andra större fartyg som markstedtarna lät bygga sedan de köpt varvet. Det första, barkskeppet Concordia, sjösattes 1866 men totalförliste i Kattegatt tio år senare tillsammans med flera andra fartyg i samband med en orkanliknande storm. Besättningen räddades. Bättre gick det för Sävenäs, även om hon gick på grund två gånger under sina Ostindienresor[1)].

Ansvarig byggmästare för Sävenäs var E A Löfgren, som tillhörde en skeppsbyggarsläkt från Råneå. På varvet följdes Sävenäs av ytterligare två stora segelfartyg, nämligen Andrea Wilhelmina och Antoinette. Det senare var det näst största som byggdes i länet och som internationellt blev det mest välkända fartyget från Skellefteå, efter ett haveri vid Filippinerna. Det kom sedan att frakta kineser från Hongkong till San Francisco.

Det var inte särskilt vanligt att fartyg på våra breddgrader tacklades som fregattskepp i likhet med Sävenäs – dvs med rår på alla master. Det var sannolikt av ekonomiska skäl som man i allmänhet föredrog den mindre kostnadskrävande barkriggen med rår på endast två master. Även Sävenäs riggades om till barkskepp, redan under första resan. Det gjordes 1877 i England.

Klipperskepp

Sävenäs hade en längd av 54 meter och var 12 meter brett. Siffrorna visar att hon hade något av klipper[2)] över sig. Det torde inte vara alltför djärvt gissat att konstruktören lånat drag åt sina fartyg från de vid denna tid uppmärksammade snabba klipperfartygen som byggdes av Alexander & Hall i Aberdeen. Det talades i sjöfartskretsar om "the Aberdeen-bow" – den fallande Aberdeenstäven.

Skellefteborna, vana vid mer klumpiga fartyg, döpte markstedtarnas snabbseglare till "långhalsetrön" (långhalsade tranor). Den som sett ett transtreck dra söderut vill gärna se något positivt i benämningen.

Den första befälhavaren var F L Svensson. Tyvärr har det inte gått att få fram till vilka hamnar Sävenäs gick på sin jungfrutur. Norrlands sjöassuranceförenings registerbok för just 1875 är försvunnen. Men 25 augusti 1876 hittar vi henne i San Francisco lastande för Falmouth "for orders".

San Francisco hade denna tid ungefär 150.000 invånare. Tydligen får kapten Svensson order i Falmouth att gå till Hull med lasten, vad den nu kan ha bestått av. Det var vid detta tillfälle som rårna på kryssmasten/mesanmasten tas ner. Råseglen byts ut mot storsegel och mesantopp. Kanske bytet gjordes av tekniska skäl.

Exotiska hamnar

Den 25 juni 1877 lastar Sävenäs i Cardiff för en resa till Java. Hon anländer till Batavia den 24 oktober samma år. Och där tar man sannolikt ombord socker, te, kaffe, kryddor och kanske ris och teakträ. Batavia och Surabaya återkommer sedan många gånger i rapporterna om fartygets resrutter de följande åren.

Första gången som det av handlingarna framgår att Sävenäs återkommit till hemmahamnen Ursviken är på försommaren 1880.

Efter lastning kommer nu resan att få följande utseende: Skellefteå (avseglingsdag okänd) – London – Pensacola/USA – Tandjong Priok (Batavias uthamn) – Samarang (Java) – Queenstown (numera Cobh, Irland). Till den sistnämnda hamnen anlände fartyget den 27 december 1881. Då hade det i runt tal gått 1,5 år sedan det lämnade Skellefteå.

Australienresor

Den 7 juni 1886 hittar vi åter fartyget lastande i Ursviken för Melbourne efter att först ha lossat salt från Medelhavet. Saltlast ansågs bra, salt hjälpte till att impregnera fartyget. 28 november anlände fartyget till Melbourne. Efter detta kom fartyget att överge ostindienhamnarna för att mer regelbundet gå mellan Skellefteå och Australien.

Snabbaste utresan gjorde Sävenäs 1888, då hon seglade Helsingör – Adelaide på 111 dygn. År 1890 höll man på 131 dygn från Ursviken till Adelaide, eller 116 dygn från Dover. Särskilt snabb kanske resan inte var, men de gamla träfartygen kunde inte pressas på samma sätt som de seglande stålfartygen som denna tid blev allt vanligare.

Väntan i Santos

Sommaren 1891 började Sävenäs den segling som skulle bli den sista för de gamla ägarnas räkning. Resan gick från Skellefteå till London – Pensacola – Hartlepool och Grimsby. Där lastades kol för Santos i Brasilien.

Väl framme med sin kollast blev hon liggande sex månader i väntan på att få lossa. Det hade utbrutit revolution i landet och till sist fanns där 190 fartyg från många nationer, alla i samma dilemma som Sävenäs.

Den sista befälhavaren på Sävenäs i svensk ägo var den endast 32-årige J A Liedgren. Under uppehållet i Santos avled han i gula febern.

Såldes till utlandet

Till sist tröttnade direktören Anton Markstedt hemma i Skellefteå på att ha sitt fartyg liggande sysslolöst långt bort. Frakterna var nog små ändå. Sävenäs såldes 1893 till ett norskt rederi, som ändrade namnet till Cato. 1905 såldes fartyget vidare till Italien. Vad som sedan hände det 31-åriga skelleftebygget under italiensk flagg är okänt.

KURT BOBERG

Befälhavare på 'Sävenäs'

1875-78
F L Svensson, Karlshamn

1878-80
C J Nylén, Bygdeå

1880-82
N H O Linder, Skellefteå

1882-90
A F Tunell

1890-93
J A Liedgren, Bergsbyn

1) Båda grundstötningarna hände 1882, den ena på resa mellan Batavia och Surabaya "då mannen vid rodret avläst lodknoparna oriktigt", den andra på resa från Surabaya till Melbourne med socker. (Fartygets djupgående med last var 19 fot, dvs drygt sex meter.)

2) Klipperskepp var en benämning på snabbseglande fartyg med stor segelyta.

FOTNOT:
Artikeltexten finns i Folkrörelsearkivet i Umeå, som förvarar Kurt Bobergs efterlämnade material. Den har publicerats tidigare, bland annat i Norra Västerbotten i oktober 1982. Texten är något kortad och redigerad.

Alderholmens varv i Ursviken byggde 'Sävenäs'

Alderholmens varv anlades 1857 av Albert Grangren, handelsman i Skellefteå. Det första skepp som byggdes var ett s.k. halvklipperskepp, kallat *Ludvig*. Varvet köptes av handelshuset Markstedt & Söner, som här byggde fyra stora segelfartyg: *Concordia* 1866, *Andrea Wilhelmina* 1873, *Sävenäs* 1875 och *Antoinette* 1878.

Ett större skeppsvarv bestod av flera anläggningar förutom *stapelbädden*, där fartyget växte fram. Det behövdes en *smedja*, inte minst för tillverkning av båtspik. I en s.k. *bastrumma* gjordes fartygets bord mjuka med hjälp av ånga. I *mallsalen* eller *spanterhuset* ritades och tillverkades mallar till fartygets alla spant. Dessutom kunde *bostadshus* behövas. ÅB

KÄLLA: Skellefteå museum

Alderholmens varv ca 1875. En stapelbädd kan ännu ses i den numera skogklädda terrängen. Annat som idag påminner om svunna tider är husgrunder efter smedja och mallsal. Bilden är en akvarell, målad 1984 av Bertil Andersson i samarbete med antikvarien Peter Gustafsson.

På högersidan berättas om ett arkivfynd av det slag som museifolk bara kan drömma om. Nästan mitt i stan! Men vad är bakgrunden, vad är det som gör fyndet på Karlgård så extra intressant?

Sandströmarna på Carlgård – en familj av skeppsbyggare

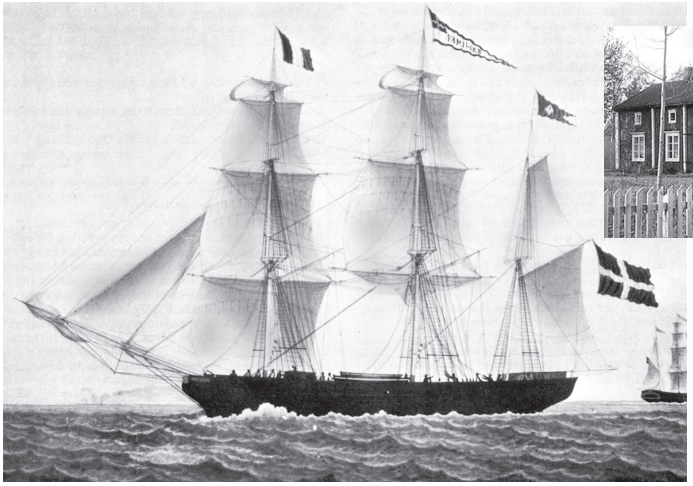
Seglationens uppsving i skelleftebygden under 1800-talets senare hälft liknar den i omgivande länder och förklaras främst av trävaruskeppningen. Vid den tiden gjorde trävarubranschen en industriell inbrytning i det rådande jordbrukssamhället. Efterfrågan på sågverksprodukter var stor främst i Västeuropa. Segelskutorna lastade plank och battens, bräder, bjälkar, sparrar och splitved för utländska hamnar. Tjära var en annan viktig produkt.

Trävarorna kom främst från de ångsågar som började byggas upp på 1860-talet. Kring 1900 fanns ångsågar i Örviken och Bureå, och längre norrut låg Sävenäs, Björnsholmens, Nyhamns och Clemensnäs ångsågar. Vattensågar fanns t.ex i Lejonström och Kåge. Många hade Ursviken som utskeppningshamn.

De virkesköpande länderna behövde mängder av virke, stora skogsområden avverkades. Det fanns överskott på frakter och brist på tonnage. Mycket fanns att vinna för fartygens ägare, men å andra sidan kunde en förlisning medföra ruin. Genon s.k. partrederier, med flera delägare i ett fartyg, minskade riskerna.

Det krävdes både kunniga skeppsbyggare och varv för att bygga. Man kan förundras över att så många skeppsvarv anlades inom ett så pass begränsat område som skelleftebygden. En del var tillfälliga varvsplatser på älvens strandsluttningar.

I en bok skildrar *Björn O. Svensson* samma utveckling på Åland – mycket kan kännas igen: ”Intresset för seglation och skeppsbyggeri grep omkring sig så till den grad att folk som aldrig hade haft det ringaste med sjöväsendet att göra kastade vad de hade för händer och planerade stora fartygsbyggen”.



Karlgårds mangårdsbyggnad står ännu kvar.

Familien hette ett barkskepp som byggdes på Carlgårdsvarvet 1840 och även ägdes av sandströmarna.

Han skriver också:

”På nästan varenda strandkant i de större sjöfartssocknarna förekom fartygsbygge. Beställaren ville ha byggplatsen i närheten av sin gård, då han i regel skulle hålla med eget virke som han inte ville transportera för långt. Då transporterade sig skeppsbyggmästaren lättare och fick alltså ambulera mellan stapelbäddarna.”

Till denna ambulerande yrkesgrupp hörde i våra egna trakter bröderna Sandström på Karlgård, om vilka *Kurt Boberg* berättar:

”Familjen Sandström var skelleftebygdens största skeppsbyggare under 1800-talets första hälft. Skepparen och skeppsbyggmästaren Johan Sandström, senare kallad patron, idkade handel och anlade sågverket Johannesfors. Johan Sandström senior (1781-1841), var född i Piteå. Han ägde redan tidigt på 1800-talet skeppsvarvet Carlgård vid egendomen med samma namn på södra sidan Skellefteälven mittemot nuvarande stadens centrum.

Han lärde fem av sina åtta söner skeppsbyggnadskonsten. Dessa fem var Johan junior (1811-54), Nicanor (1812-75), Joachim (1815- ? , död i USA), Willehard (1823-64) och Wiktor (1825- ?). Alla hade titeln sjökapten, men Johan jr, Nicanor och Willehard blev mer kända som skeppsbyggmästare.

Nicanor Sandström var en mycket duktig konstruktör. Han hade övertagit alla ritningar och bestick efter sin far och var verksam vid både Sunnanå, Carlgård, Strömsör och Alderholmens varv i Ursviken. Brodern Johan anlade Strömsör, Willehard var anställd bl.a vid Dalkarlså varv.

De fartyg som ägdes av sandströmarna var byggda antingen vid Carlgårds eller Strömsörs varv. Sista skeppsbygget vid Carlgård torde ha varit 1846.”

Fyndet av Karlgårds arkiv väckte enormt intresse och stora förhoppningar hos sakkunnigt folk. Där göms mycket som kommer att utöka vetandet om skelleftebygdens segelsjöfartsepok.

ÅKE BÄCKMAN

KÄLLOR:
Björn O. Svensson, *De sista fraktseglarna*, 1982.
Kurt Boberg, *Skeppsbyggmästarna*, avsnitt i tidskriften ”Västerbotten” nr 1/1975.

Stundom inträffar trevliga saker som kan komma att inspirera och berika många människor åratal framåt. Ett strålande exempel på detta är *Karlgårdsarkivet*, berättar **Elisabeth Wiklund** som är assistent på Folkrörelsearkivet. Hon hörde talas om fyndet på Karlgård för ett par år sedan, och hennes nyfikenhet väcktes.

Den här historien börjar under första halvåret 1999. ***Peter Gustafsson*** *är föreståndare på Folkrörelsearkivet i Skellefteå.*

En dag ringer Ilka Saarinen från Karlgård och berättar att han städat i den gamla mangårdsbyggnadens vinda.

Där på vinden, i ett gammalt skåp, stod flera säckar med diverse handlingar. Kunde de vara av intresse?

Ett av Peters specialintressen var sjöfart och skeppsbyggeri, och han visste att det funnits både rederi och skeppsvarv på Karlgård. Det fanns en stor chans att dokumenten kunde handla om denna verksamhet. Han går igång ordentligt på informationen och åker för att se vad det kan vara för handlingar som varit dolda på Karlgårds vind.

Gammalt och illa medfaret, nedtryckt i papperssäckar, ligger materialet som nu kommit att bli en av Folkrörelsearkivets historiska skatter. Peter förstod dokumentens värde, men *hur* värdefulla de var kunde nog inte ens han ana. Det var först efter saneringen som varje dokument framträdde.

På grund av det dåliga skicket blev det bråttom med att försöka rädda det som räddas kunde. Materialet hade legat på kallvindan i det gamla huset i nästan 100 år. Man kan föreställa sig vad som i värsta fall var på gång i pappersbuntarna. Peter kontaktade slakteriet på Sunnanå och fick ställa in dokumentsäckarna i ett frysrum för att ta död på det som möjligen kunde leva i säckarna och få stopp på eventuellt nedbrytande processer.

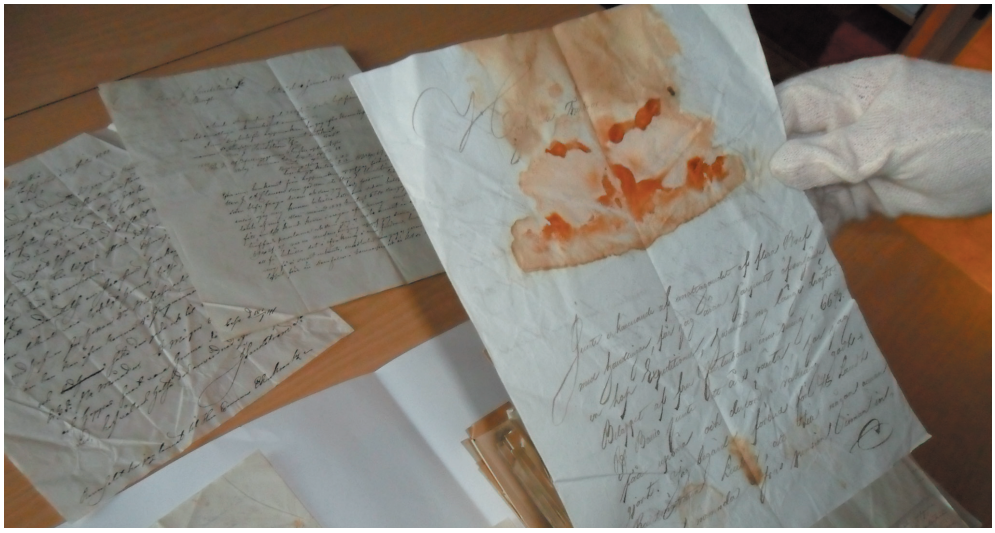
Inger Lindberg, även hon arkivassistent på Folkrörelsearkivet, minns och berättar:

Peter hämtade säckarna på slakteriet. För att det mesta av sporer och liknande inte skulle följa med in, spreds innehållet på gräsmattan utanför Folkrörelsearkivet på Nordanå. Nu började det stora jobbet. Försiktigt försökte man damma av det värsta. När dokumenten togs in måste de varsamt slätas ut och försiktigt rengöras med bomullstussar. Det var ett mycket tidsödande jobb, men allt eftersom framträdde denna historiska skatt.

Där fanns en hel del korrespondens, både med skeppskunder och av privat natur. Räkenskaper som ger en inblick i den dåtida skeppsbyggnadstekniken. Ett dokument som berättar om en man från Gummark som snidade block och taljor på beställning. Dessa levererade han sedan till fots, och debiterar rederiet för promenaden. Frönotor, där man kan utläsa vad som odlades i Karlgårds köksträdgård. Dessutom vilka tapeter som var på modet den tiden, då tapetfragment trädde fram.

Det finns spännande saker i detta arkiv. Mycket som kittlar ens fantasi och väcker nyfikenheten.

ELISABETH WIKLUND



KULTUR&NÖJE

En nestor har gått ur tiden

– vänner och kollegor minns en stor man

Kunskap och glädje

Kontakter med unga forskare

Peters främsta fynd!

Förre museichefen m.m. ***Peter Gustafsson*** *avled i höstas, 70 år gammal. Den 13 november ägnade Norran ett helt uppslag åt Peter, där gamla vänner och kolleger gav sin syn på hans gärning.* ***Rolf Granstrand****, ordförande i SKEFO, var en av rösterna.*

Som radiomedarbetare i Skellefteå fick jag genom åren många tillfällen att intervjua Peter Gustafsson som museichef och senare föreståndare för Folkrörelsearkivet.

Men aldrig var han så upprymd och i berättartagen som när han i två program hösten 1999 fick tillfälle att berätta om fyndet av Karlgårdsarkivet på våren samma år.

Där på vinden hade man funnit några säckar med gamla papper och undrade om Peter var intresserad. Och efter att tillsammans med kolleger ägnat ett antal sommarveckor åt att släta ut och sortera säckarnas innehåll, så insåg Peter att här fanns över tolvhundra handlingar från 1800-talets början fram till andra världskriget om skeppsbyggande, redarverksamhet och handelsverksamhet hos familjerna Sandström på Karlgård!

Peter var rätt person att inse värdet och menade att fyndet var unikt. Knappast någonstans fanns något motsvarande, t.ex dagböcker från ett antal fartygsbyggen, brev och instruktioner till skeppare, kvitton på leveranser och så åtskilliga privatbrev. Och Peter, som själv varit sjöman i unga år, förstod merparten av alla de hundratals facktermer som användes och såg de bakomliggande sammanhangen.

Tyvärr fick han aldrig tillfälle att skriva boken om Karlgårdsarkivet, men det blev några mycket intressanta radioprogram och ett arkivmaterial för framtida forskare att ta itu med!

ROLF GRANSTRAND

Sjömän och skeppsbyggare fram ur glömskan:

De blekta porträtten började tala

”Tre år före pensionen ombads jag att hålla ett föredrag på de gamlas dag. En dag satte jag mig ner och funderade på temat. Jag plockade fram min mors gamla fotoalbum, ett sådant där med snirklade spännen och tjocka pärmar och tittade på raden av blekta porträtt.”

BILDEN VISAR BARKSKEPPET ANTOINETTE
Teckning: Sören Lundgren

Så berättar lärarinnan **Zelma Lindström** i en tidningsintervju 1974. Då hade hon nyss gett ut en faktaspäckad bok som – trots sin mycket lokala prägel – väckt uppmärksamhet i hela riket. Zelma fortsatte:

”Plötsligt glimtade solen fram genom den grå dagern och sken just så att det föll en guldglans över ansiktena. Då visste jag med ens vad jag skulle göra – visa de blekta porträttten av människor vars namn inte gått till hävderna, inte återfinns i förgylld skrift på gravarnas marmor. Men som utan knot och klagan utfört sina rundligt tillmätta dagsverken. Dem ville jag dra fram ur glömskan, göra levande och visa att även deras liv rymt sina glansdagar.”

Det började som en serie långa, bildrika artiklar i Norra Västerbotten med start den 30 december 1957, för mer än L år sedan. Efter avsnitt XXXXVIII – numreringen kräver en viss klassisk bildning hos den som ska sortera sina urklipp – tyckte nog en del att ämnet efter VI år borde vara uttömt, men det blev bortåt X delar till.

Och sedan kom en bok med tidningens text ograverad. ”Innehållet är intakt” skriver Zelma i förordet. Boken gav hon ut på egen bekostnad, för det blev ingen strid mellan bokförlagen om detta mastodontiska manus.

Men Per Olov Enquist recenserade boken i Expressen. ”Mitt i denna mycket egendomliga och kanske inte så typiska västerbottensmiljö – full av stöddiga träpatroner, myndiga mästerlotsar, utfattiga småbönder, fromma sågverksarbetare, gentila kaptener, lösaktiga kvinnliga stuveriarbetare, helgonlika barnmorskor och underdåniga predikanter – dröjer Zelma Lindström vid några öden som hon låter löpa genom hela boken. Det är framför allt Fina och Ida, två hemmadöttrar vilkas långsamma väg in i ensamhet och sinnessjukdom skildras med inlevelse och kärlek.”

Lärarinnan Zelma Lindström (1895-1986) bland vänner i Ursvikens Filadelfiaförsamling.

FOTNOT:
Ursviken blev hamn för Skellefteå stad 1849. Dessförinnan, från 1790, var Bockholmen huvudhamn för Skellefteå älvdal.

Ett myller av folk

Zelmas bok är ingen roman. Bara ett vimmel av människor och livsöden, en mångfald som i någon gammal rysk tegelsten. Men ingen av bokens figurer är påhittad, alla är verkliga, en gång levande. Ordrikt och livfullt, men inga skrönor utan mer troligt en mustig verklighetsskildring.

I femton år satt Zelma och mindes och skrev, detaljrikt. Hon växte upp i Ursviken medan det ännu fanns många sjömän och skeppsbyggare kvar som själva varit med. De flesta har Zelma träffat. Hon återger med empati deras berättelser om livet kring hamnen och om de stora segelskeppens öden.

Det är för väl att Zelma inte la fram sitt epos som en akademisk avhandling. Då hade hon fått vända om hem för att ordna, redigera, strukturera. Nu är boken ett ibland kaotiskt virrvarr av minnesbilder. Inte vetenskap, men kultur- och lokalhistoria av omistligt värde.

ÅKE BÄCKMAN

Ett av de mer ryktbara fartygen från Alderholmens varv var barkskeppet Antoinette, byggt av furu med ek i stävarna, sjösatt 1878. Drygt 63 meter långt och tolv meter brett, och därmed det näst största som gått av stapeln i Västerbotten.

En sjösättning var en stor händelse och en folkfest, med känslor hos åskådarna som inte förmedlas av torra tabeller över mått och vikt. Men Zelma Lindström har försökt.

Antoinette, detta mästerverk...

”Namnkunnigast bland de skepp, som tillhör det egentliga skeppsbyggeriets historia, är utan tvivel den av Markstedt & Söner sist byggda barken, *Antoinette*. Den rika handelsfirman hade inte sparat, vare sig på dyrbar utrustning, gediget material eller dryga dagsverken. Både mässing och koppar kunde man bestå sig att kosta på detta mästerverk. Ja, det påstods att man rent av hade slösat med kopparn.

Helt naturligt skröts det ofantligt, i synnerhet från begynnelsen om den vackra, samtidigt solida och starka träskutan på sina 912 ton. Ute på villande hav, liksom i in- och utländska hamnar, sökte hon sin like. När andra i den höga sjön fick bruka alla konster och knep för att hålla sig på köl och förde en ojämn kamp mot de rasande elementen, plöjde sig *Antoinette* obesvärat tvärs igenom. Och se, vända det kunde hon med verklig grace. Enligt åsyna vittnen till hennes uppvisningar snurrade hon ”som en femöring på vattnet”.

Dubbla mesangafflar

En unik tacklingsdetalj på aktermasten, som låtit tala om sig, var de tvenne gafflarna. De dubbla mesangafflarna alltså. Eljest var det denna tid brukligt med endast en sådan å mesanmasten. *Antoinette* omtalas som det först kända fartyget med en sådan riggning. Den lär ha väckt förvåning och beundran t.o.m. hos experter, enligt vad sjöfartskunniga berättar.

Men när skeppet hade sådana tillskyndare som en konstruktör Nicanor Sandström och en skeppsbyggmästare Antonius Löfgren var kanske allt detta inte så mycket att förundra sig över. De kunde sin sak dessa herrar. Duktiga timmermän ej att förgäta. De senare hade också sin del i förtjänsten och heder av sina händers verk. Skeppsbyggarna i Ursviken var kända för sin kunnighet och uthållighet. Fusk och maskning torde inte ha funnits i deras ordförråd.

Från arla till särla hördes under den ljusa årstiden de dånande hammarslagen från smedjor och staplar ”nea varve”. Vad sedan deras förtjänst rent pekuniärt beträffade var det då visserligen inget att skryta med. För ett tungt 12-timmars dagsverke betalades blott fattiga två Riksdaler. Men skapargläjdjen fick väl kompensera den knappa arbetsförtjänsten för dessa trägna båtmän och riggare. Grovgörat var inte det minst betydelsefulla vid tillkomsten av ”tidernas skepp” på Alderholmens varv.

Ett spännade ögonblick

Under stora ovationer en vårdag 1878 ägde sjösättningen rum. Ett spännande ögonblick helt säkert då den färdigriggade barken gled ned av sin stapelbädd och ut i sitt rätta element. *Antoinette* var redo att företa sin jungfrufärd och alltså för sin handelsfirmas räkning pröva sin lycka som jorden-runt-farare.

Sjösättningarna var sensationella tilldragelser i skärgården, ja, en av de få och större folkfesterna under hamnens blomstringstid. Massor av åskådare fann vägen dit ned. Hela hamnområdet, inkluderande Yttre Ursviken och Sävenäs, ävensom övre ådalen var på benen för att bevittna evenemanget.

Självskriven högtidstalare var församlingens kyrkoherde. När Markstedtarnas första skepp *Concordia* sjösattes 1866 var det sålunda dr Nils Nordlander som var där och högtidstalade, och när fullriggaren *Sävenäs* gick av stapeln 1875 höll dr Simon Brandell ett välformulerat och uppskattat högtidstal, osv. Vem som harangerade *Antoinette* förmäler inte historien, men kronologiskt att döma torde det ha varit den sistnämnde.

Ackompanjerad av havsvindars brus, ljudelig allsång från hundratals bröst, leven och hurrarop gjorde alltså det ena efter det andra stolta skeppet sin entré på böljan den blå.

Förtäring och fluidum

Trakteringen eller förplägnaden hade väl på provisoriskt vis ordnats. Dessutom var naturligtvis skeppshandelsbutikerna, caféerna och krogarna livligt frekventerade. På de förstnämnda ställena fanns ”godis” som det dåtida, yngre klientelet fick hålla till godo med, t.ex russin, sviskon, fikon, lakrits och brunt s.k bröstsocker.

Ett minne rikare var man efter ”stapelaflöpningen”, när man i kvällningen skildes åt och traskade iväg hem. Mödrar med barn och gamlingar hade naturligtvis troppat av tidigare. De som hade smak för starkvaror, och de var legio, ansåg sjösättningen vara en tillställning som framför andra ordentligt skulle sköljas ner. Pokulerandet drog ut på tiden. Långt efter midnatt var det så dags att ragla hem uppefter vägen, högljutt skrålande och skränande. Skeppsbyggeriets avigsidor. - - - ”

Ur boken ”Ursvikens hamnepok”, kapitel XXI.

FOTNOT:
Barken Antoinette, byggd 1878, blev det sista fartyget av fem som byggdes på Alderholmen. Hon strandade vid en orkan i Manilabukten (Filippinerna) 1882 och såldes sedan i flera led. Hon sattes i brand på Nordsjön av en tysk ubåt 1916 på resa från Göteborg till England med propslast.

Var ”Delos” den sista seglaren i Clemensnäs?

Från idyll till kamp för livet

Bilderna på detta uppslag togs ca 1943 på industrikajen i Clemensnäs av en anställd vid Scharins. På den tremastade skonarens akterspegel visar en elegant skylt att fartyget heter ***Delos*** *och hör hemma i Härnösand. Situationen är nästan idyllisk med häst och vagn på kajen. Då anade ingen att Delos ett par år senare skulle gå under i en rasande storm.*

Det är i början av seglationssäsongen. Massalasten väntar på kajen. Det 160 meter långa massamagasinet är knökfullt av vinterns produktion och räckte inte alltid till. Under sommaren ska balarna lastas av inkommande fartyg, vid kajen eller via prå-mar ute på Ursvikens redd.

Fotografen tog flera bilder av Delos. Kanske han hade anledning tro att det kunde vara sista gången som ett segelförande fartyg lastade i Clemensnäs.

Sedan länge hade de rena seglarna kommit alltmer i skuggan av fartyg med ångmaskin eller dieselmotor. Delos var en av de många motorskonare som fick hänga med så länge de gjorde nytta och höll för havets krafter. Ibland längre än så, som vi strax ska se. Fartyget byggdes i Danmark 1901, av ekvirke. Hon var ursprungligen skonert men försågs 1933 med en 130 hästkrafters marinmotor.

Det är rimligt att datera bilden till ”ca 1943”. Delos köptes av Rederi AB Norrland i Härnösand den 30 maj 1942. Den övre tidsgränsen, den 8 november 1945, innebar större dramatik. Förstasidornas stora nyhet följande dag handlade om just Delos, som varit på väg från Gotland med kalksten. Norra Västerbottens huvudrubrik löd: ”**Fem sjömän dukade under 200 meter från land**”.

”En rasande storm på torsdagen orsakade flera haverier i Bottenhavet. Det svåraste drabbade en skuta från Härnösand, vilken gick på grund vid hälsingekusten mycket nära land. Energiska försök med utnyttjande av moderna hjälpmedel gjordes för att rädda besättningen.”

SKELLEFTEÅ MUSEUMS BILDARKIV. FOTO: BIRGER BÄCKMAN

Den korta seglationssäsongen gjorde att vinterns produktion av pappersmassa måste lagras i ett långt magasin nära lastkajen. Men magasinen med torr massa var eldfängda och totalförstördes av bränder 1922, 1932 och 1935. Åter startade ett nybygge, magasinet på bilden, som blev mycket långlivat – det brann ner till grunden så sent som 1999, kanske genom slarv med eld, men då var massatillverkningen vid Scharins nedlagd sedan länge.

Norrans långa och detaljerade nyhetsartikel berättar att en tremastad skuta sågs komma drivande inåt land, mitt på dagen. Sex personer kunde ses ombord. Brottsjöarna gick så höga att de spolade över däck, och några möjligheter att gå ut med båt fanns inte.

Luftvärnskåren i Sundsvall ryckte ut med granatkastare för att försöka få över en lina till haveristen. Men det misslyckades i stormen på 20 sekundmeter.

Den dramatiska kampen för att rädda männen ombord följdes av en stor publik som inte kunde göra något trots att Delos fanns så nära. Hela aftonen hörde man på land mellan bränningarnas dån skrik på hjälp utifrån sjön. Ropen tystnade vid midnatt.

Delos hade tidigare knäckt masterna, riggen hade släpat efter och gjort fartyget ostyrbart. Nu bröts det sönder alltmer. Kajutan slets loss och drev mot land följd av andra vrakdelar.

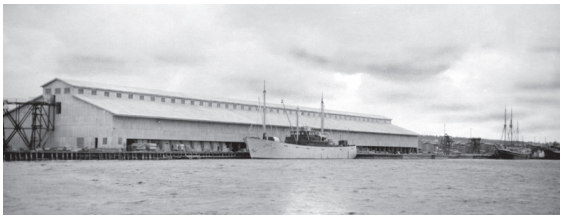
Först på morgonen kunde några modiga män ta sig ut till Delos. En av de sex ombord visade livstecken. Det var skåningen Hilding Nilsson, som överlevde tack vare att han låg under sina kamrater medan vraket hela tiden översköljdes av det iskalla vattnet. Han fick bändas loss från de omkomna.

Vid sjöförklaringen ifrågasattes om Delos varit i sjövärdigt skick. Fockmasten var genomrutten och stag till masten visade grava rostangrepp. Även mesanmasten bröts av före grundstötningen.

ÅKE BÄCKMAN

KÄLLOR:
Norra Västerbotten 9 november 1945
”Lubrikatorn” nr 3/2003
(utges av Medelpads sjöhistoriska förening)

När togs bilderna?



Samma dag vid kajen – MS Sigyn. Längre bort syns Delos.

Med listor över sjöfarten på Skellefteå kan det gå att bestämma exakt datum för vidstående bilder av motorskonaren Delos. Flera bildvarianter togs. En bild, troligen tagen från bogserbåten Fanny på älven, visar att **MS Sigyn** låg vid kajen i Clemensnäs samtidigt med Delos. Ett sådant sammanträffande kunde knappast ske mer än en gång.

Den som finner och meddelar rätt datum, och anger källan, belönas med en stor påse skeppsskorpor – utan mask!

Skeppslista

för Skelleftebygdens segelfartyg 1770–1892

Denna lista är ett försök att förteckna alla segelfartyg som byggdes på någon av Skellefteftebygdens knappa tjugotalet kända varvsplatser eller som någon period ägdes av köpmän eller bönder i bygden. Den bygger i huvudsak på *Kurt Bobergs "Västerbottnisk skeppslista"* från 1977, med smärre tillägg och korrigeringar.

Sammanlagt upptar listan nästan tvåhundra segelfartyg, varav nära en tredjedel återfinns under perioden 1830-1845, dvs. just innan staden Skellefteå grundades.

Detta är anmärkningsvärt eftersom skeppsbyggnads- och rederiverksamhet vid denna tid sågs som stadsnäringar. Men för Skelleftebygdens del gäller inte detta; här är det i stället så att bygdens livliga skeppsbyggnad och handel blir en viktig grund för stadens framväxt under seklets andra hälft.

Fartygens lastförmåga uttrycktes tidigare i s.k. svåra läster. En svår läst (svl) motsvarade i det närmaste två tons lastförmåga enligt nutida terminologi. Kurt Boberg påpekar dock att det råder oenighet bland forskare om exakt hur lästetalet ska översättas i tonnage och dessutom kan det ha förekommit regionala skillnader. Fr.o.m. mitten av 1860-talet övergick man allmänt till s.k. nyläster och knappt tio år senare till nettoton/registerton. En hygglig uppfattning om fartygens inbördes storlek och lastförmåga kan dock fås genom skeppslistans uppgifter.

Alltsedan medeltiden gällde för Norrlands del det s.k. bottniska handelstvånget, som förbjöd skepp från Bottniska vikens kuster att passera Stockholm för handelsfärder. Alla varor från norr skulle säljas och omlastas i Stockholm för eventuell vidaretransport av köpmännen där, vilket innebar stora vinstmöjligheter för dessa. Men vid riksdagen 1765-66 lyckades finnar, norrlänningar och deras anhängare att till sist upphäva detta handelsförbud. Och ett av de första skeppen som byggs i Skelleftebygden efter detta viktiga beslut får namnet FRIHETEN.

ROLF GRANSTRAND

1770 En haxe ska ha byggts i Furunäs 1770 på beställning av burebor, 13 svl.

1772 GJÖRAN, furuklinkskuta, 18 läster. Byggd i Piteå, såld till Bureå byamän. 51 fot lång, 17 fot bred och 6,5 fot djup i rummet.

1779 GUSTAF ADOLPH, galeas, 27 svl. Byggd på Bergskäret, Risbölefjärden. Ägare handelsman Hindric Holst och skepparen Jon Tafvelin, Umeå. Första resan destinerad till Hull. Längd vid högsta lastlinje 56,4 fot.

1780 GUSTAF ERICSSON, brigg, 95 svl., byggd på Bergskäret i Risbölefjärden. Ägare kommerserådet Mickael Kock i Uddevalla.

1780 FRIHETEN, snaubrigg, 73 svl. Byggd i Renholmen,. Ägare Jacob Högberg m.fl. i Piteå.

1781 GUSTAF WASA, brigg, 80 svl. Byggd på Bergskäret i Risbölefjärden. Ägare Kock, Uddevalla, skeppare Höy, Uddevalla.

1783 ÅKERS BRUK, barkskepp, 261 ½ svl. Byggd på Bergskäret i Risbölefjärden. Ägare grosshandlare von Wahrendorff m.fl. intressenter samt skepparen och Stockholmsborgaren Peter Heldt. Längd 115 fot, bredd 31 fot.

1783 TRE BRÖDER, snaubrigg, 23 svl. Byggd i Yttervik för uddevallabor.

1786 CRIDZENS, brigantin av furu, 57 svl. Byggd i Skellefteå s:n. Ägare bonden Matts Boman, Bäck. Skeppare Zackarias Durekman, Brahestad. 71 fot lång.

1787 HOPPET, snaubrigg, 70 svl. Byggd i Renholmen. Ägare Nils Fabricius, Piteå, som samtidigt anlade en såg i Tvärån. Byggmästare Pehr Larsson, Hortlax

1790 RESOLUTION, galeas, 37 svl. Byggd i Skellefteå s:n.

1794 HERCULES, bark eller fregatt, 321 5/6 svl. Byggd på Bergskäret, Risbölefjärden. Ägare grosshandlaren Tottie & Arfvedsson m.fl. Skeppare Hans Gustaf Boman. 27 mans besättning.

1795 FÖRSÖKET, skepp, 210 1/6 svl. Byggd i Bureå. Längd 109 fot. Ägare E Forssell & Söner, Umeå m.fl. For bl.a. till Riga. Skeppare J P Skogman.

1795 REPUBLIQUEN, snaubrigg, 123 svl. Byggd i Renholmen. Ägare Joh.Norlin, Piteå samt J B Bolin och skepparen Em. Norlin.

1797 POSTILJONEN, snauskepp, byggt i Kinnbäck av Nils Petter Sandström, Hortlax.

1797 SPRINGAREN, 38 svl. Sannolikt byggd i Ske-å s:n. Ägare Nils Clausén, Piteå, m.fl.

1798 LÖPAREN AV NORDEN, brigg, 45 svl. Sannolikt byggd i Ske-å s:n. Ägare Nils Clausén m.fl.

1798 JOHANNA MARGARETA, snaubrigg, 104 svl. Byggd i Ske-å s:n. Ägare Schmidt m.fl. i Stockholm. Skeppare J J Bergstedt.

1801 TRANSPORTEN, snaubrigg, 69 svl. Byggd i Byske. Beställare: Johan Norlin, Piteå, m.fl. Såldes samma år till Stockholm.

1801 PELÉE, fregatt, 138 1/5 svl. Byggd i Byske för grosshandlaren Joh. Degerman, Piteå. Såld samma år till Stockholm. Skeppare R Karlbom, Gamla Karleby.

1801 GUSTAFS SORG, brigg, byggd vid Tellholmens varv, Yttervik. Ägare bönder i Yttervik, bl.a. Per Wiklund och Sal. Jönsson.

1801 ENIGHETEN, fregatt, 145,5 svl. Byggd i Kinnbäck. Ägare borgmästaren i Piteå, Olof Degerman m.fl. Skeppare Dan Holmstedt.

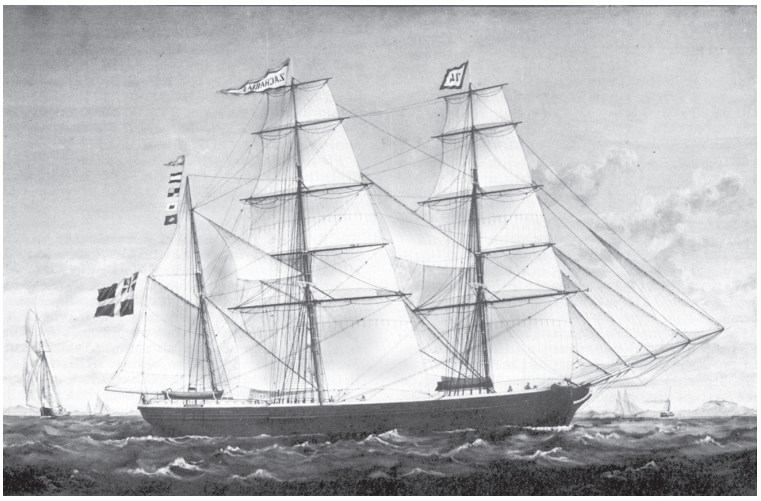
1804 FRUKTAN, brigg, 75 svl. Byggd på Bynäsudden, Burvik för M Boman m.fl. Ägare Cl. Ulfhielm m.fl. i Piteå. Skeppare D J Berggren, borgare i Piteå.

1804 SOFHIA, fregattskepp, 105 svl. Byggd vid Strömsörsvarvet. Ägare rådman Johan Israel Idman, Jakobstad. Skeppare S R Thurdin, Jakobstad.

1806 ACTIV, halvdäckat skepp, två master. Ägare och tillika skeppare Lars Samuelsson Degerman, Degerbyn. Resa till Göteborg sommaren 1806, på hemvägen infrusen i trakten av Husum, Ängermanland. Tvist i tinget 1807 ang. skador på lasten. (Per André, Skelleftebygden 2002/2)

1806 SVANEN, skuta. Ägare Lars Degerman, Degerbyn. Förliste på hemväg från Sthlm i oktober 1806. Tvist i tinget 1807 mellan Degerman och styrman, Carl Petter Brändström, Kusmark, som övergivit skeppet. (André, Skelleftebygden 2002/2)

1807 ACTIVE, skepp, 119 svl. Byggd i Bureå för Sundbaum, Bure sågverksintressenter.



Fregattskeppet *Zackarias* byggdes på Strömsörs skeppsvarv 1855. Skeppsbyggmästare var Nicanor Sandström. Omtacklades till barkskepp

1807 SERIS, brigg, 100 l. byggd i Bureå, ägare Sundbaum. (COA)

1807 APOLLO, brigg, 82 l. Byggd i Byske. Såld till Stockholm.

1810 ORION, brigg, 99 svl. Byggd i Skellefteå. Förbyggd i Göteborg, sannolikt 1837.

1811 FREDRICA GUSTAVA, skonert, 65 svl. Byggd på Karlgårdsvarvet. 74 fot lång. Ägare borgaren i Vaxholm, kaptenen I G Ekman.

1812 SÄKERHETSAKTEN, brigg, 63 svl. Byggd på Carlgårdsvarvet. Ägare M W Steinwall, Innervik, skeppare och tillika borgare i Öregrund.

1812 HOPPET, skonert, 45 svl. Byggd vid Carlgårdsvarvet. Ägare okänd. (COA)

1814 FREDEN, barkskepp, 116,75 svl. Byggd i Byske 1805. Ägare 1814 Anders Öström & Son, Stockholm (?).

1815 JOHANNA, brigg, 83 svl. Byggd i Skellefteå s:n. Ägare grosshandlaren Norbins sterbhusdelägare samt grosshandlare J Wikner & Co, Härnösand. Skeppare H Söderholm, borgare i Stockholm.

1815 ORION, brigg, 90 svl. Byggd i Ske-å 1815. 83 fot lång. Ägare grossh. Johan Carl A Scharp och H W Bratt, Sthlm.

1815 APOLLO, brigg, 74 svl. Byggd i Ske-å s:n. Ägare Jan Kyntzell, Sthlm. Skeppare Fredrik Roos, borgare i Stockholm.

1815 CARL JOHAN, brigg, 90 svl. Byggd i Ske-å. Ägare grosshandlare J C Muller m.fl., Sthlm.

1815 URANUS, brigg, 63 ½ svl. Byggd på Carlgårdsvarvet, sannolikt 1815. Ägare skepparna Joh. And. Freese och Joh. Carl Gierlov, Öregrund.

1817 Galeas, 69 svl. Ägare bonden Johan Hedblad, Bergsbyn. Skutan sannolikt byggd 1812. Nämnd i Bergsbyns byabok (1977).

1817 FRIHETEN, galeas, 53 l. Fanns enligt COA i Sunnanå före 1818. Ägare skeppare Wibom samt bönderna Svanberg och Olofsson.

1820 CARL SALOMON, fregattskepp, 128 svl. Byggd i Ske-å (?). Ägare grosshandlare N A Lindberg, Stockholm.

1820 JOHAN, brigg, 57 svl. Byggd på Tellholmen, Yttervik. Ägare P Wiklund, Bodan m fl. Kallades i trakten ”Ytterviksbriggen”.

1821 CARL JOHAN, skonert, 21 svl. Byggd i Byske.

1824 FRIHETEN, ”klink-galeas”, 49 svl. Troligen byggd 1819, ev. förbyggd till kravell vid Tuvan 1824. Ägare skepparen Johan Wibom m fl i Sunnanå. Byggmästare N P Löfgren, Piteå, timmerman Salomon Hedström.

1825 ROBERT, brigg, 80 svl. Byggd vid Carlgårdsvarvet. Omdöpt 1826 till VILHELM. Ägare grosshandlaren I C Schmidt och spannmålsfabrikör C G Hallenborg, Sthlm. Skeppare 1832 Johan Sandström jr, Ske-å. Längd 75,6 fot.

1825 JOHANNES, skonert, 63 svl. Byggd i Ske-å av ek och fur. Byggmästare Johan Sandström, Ske-å. Skeppare J J Lindgren, Halmstad. Ägare 1827 O Åbom, Sthlm. Timmermän vid bygget Olof Lundström och Lars Berglund. Skeppets längd 71 fot.

1825 EUGENIA, brigg, 83 svl. Byggd i Boviken. Skeppsbyggmästare Anders Jonsson, Hortlax. Ägare handelsbolaget Johan Brolin & Son i Söderhamn samt P Lundgren & Son. Längd 78,15 fot. Förolyckades 1832.

1825 MÖJLIGHETEN, skonert, 82 svl. Längd 75,8 fot. Byggd av skeppsbyggmästare Johan Sandström. Ägare grosshandlare I P Mozer, Sthlm, hovpredikant I P Arpi samt handlaren Elias Ohne, Östhammar.

1825 CARL JOHAN, skonert, 25 svl. Byggd i Ske-å. Ägare grosshandlaren C F Liljevalch, Sthlm. Såldes 1827 till E H Åkerman i Kungälv.

1825 GUSTAF REINHOLDT, brigg, 90 svl. Skeppsbyggmästare N P Sandström, Ske-å. Ägare änkeprostinnan P E Forsström, grosshandlaren G Lindqvister, Sthlm, samt brukspatron Olof Reinholdt Meuller, Umeå. Skeppare Isak Lindblom. Längd 83,4 fot. 1832 ändrades namnet till MARIA ALBERTINA.

1826 PROVIDENTIA, brigg, 83 svl. Byggd i Ske-å, ev. 1824. Ägare handlaren J G Netzén, Göteborg. Skeppare Aug. Nernst, Sthlm.

1826 AURORA, brigg, 137 svl. Byggd på Buskön utanför Åbyn av Anders Jonsson, Hortlax, för Piteå-köpmän. Såldes till Gävle samma år. Längd 85,6 fot.

1828 EVA MARIA, brigg, 83 svl. Längd 82,7 fot. Byggd vid Carlgårdsvarvet av Johan Sandström, tillika ägare. Skeppare G A Remmer, Sthlm.

1829 FÖRSÖKET, galeas, 59 svl. Ev. byggd i Gladaviken, Lövånger. Ägare lagman A M Kjellerstedt, Avan, Lövånger. Under åren 1832-41 ägd av hemmansägaren Sven Nilsson-Barrman m.fl. i Bureå.

1829 EVA ERICA, skonert, 40 svl. Byggd vid Byske älvs utlopp. Ägare Eric Lindmark, Ytterstfors. 14 arbetskarlar timrade skeppet. Tax. värde 4 000 Rdr.

1829 ELLIDA, skonert, 66 svl. Byggd i Gladaviken, Lövånger. Ägare lagman A M Kjellerstedt och kassören P Fries. Ändrade namn till CHARLOTTA 1832.

1831 GÖTHA, skonert, 52,5 svl. Byggd på Strömsörsvarvet. Ägare 1838-67 G Lindberg, Göteborg.

1832 OSCAR, skonert, 83,5 svl. Byggd på Carlgårdsvarvet 1827 för Johan Sandströms räkning. Ägare 1832 grosshandlaren E G Hallenborg, Sthlm, och Sandström, sedan endast Hallenborg. Skeppare Abr. Hjort, Sthlm.

1832 ANNA WILHELMINA, brigg, 127 svl. Byggd vid Buskösund, Åbyn, 1827-28 av skeppsbyggmästare Anders Jonsson, Hortlax, för rådman Jacob Hammargrens m.fl. räkning. Längd 93,4 fot. Ägare 1832 handlaren Johan Norrbom, H-sand. Skeppare P Altin, Härnösand.

1832 JOHANNA, brigg, 86 svl. Byggd i Ske-å. Ägare grosshandlare J S Norbin, Sthlm, m.fl. Skeppare Anders Gultzau.

1832 EMMA THERESIA, skepp, 131 svl. Byggmästare Johan Sandström, Carlgård. (ÅB)

1832 Ett fartyg byggdes 1832 vid Bastuholmen i Kåge för skepparen och verksägaren H W Steinwall i Kåge.

1833 ENIGHETEN, galeas, 47 svl. Byggd vid Carlgårdsvarvet av Nils Petter Sandström, Hortlax (äldre bror till Johan S. Sr). Ägare handelsbolaget C & M Möller, Malmö.

1833 CERES, skonertbrigg, 57 svl. Byggd i Piteå 1811, förbyggd i Avan, Lövånger 1833. Ägare lagman A M Kjellerstedt, Lövånger. Skeppare N. Sandström. 75 fot lång.

1833 CHRISTINA MARIA, brigg. Byggd i Kinnbäck 1828-33 av skeppsbyggmästare Eric Nordlund. Ägare Abr. Skog, Piteå.

1833 LITEN, slup/galeas, 19 svl. Byggort okänd. Ägare åren 1833-38 inspektor G Eriksson i Frostkåge.

1833 Ett mindre fartyg byggdes 1833 vid varvet i Gladaviken, Lövånger, för C.F. Liljevalch enligt COA och kronofogdeberättelsen.

1834 SOPHIA, brigg, 130 svl. Byggd i Kåge av skeppsbyggmästaren Nils Petter Löfgren, Piteå. Timmermän Pehr Hammarström och Lars Johan Berglund. Ägare kommerceråd A J Hammar, Halmstad. Längd 85,7 fot.

1834 ALEANSE, galeas, 89 svl. Byggort okänd. Ägare 1834-35 inspektör G Eriksson,

1834 HIRAM, brigg, byggd av Johan Sandström Sr på Carlgårdsvarvet för Moses & Son Melchior, Köpenhamn.

1834 WÄNTA-LITET, slup, 10 svl. Hemmahörande i Ske-å 1834-43. Säljs då av Wiklund & Åhman, Ske-å, till Robertsfors bolag. Används för frakt till Finland.

1834 JOHAN, brigg, 78 svl. Byggd i Yttervik av byggmästare Anders Jonsson för skepparen Johan Hällberg (1/4) samt J Marklund, L Fahlgren, H Hansson, I H Wiksten samt änkorna B S Benjamin, Chr. Bergström och M Hällberg, Ske-å. ”Hällbergs tjärubriggen med den höga riggen”, hette det i en samtida visa. (ÅB)

1835 LYCKELIG, slup, 18 svl. Byggd i Lövångers s:n (Gladaviken?). Fartyget nämns redan på 1820-talet, ägare gästgivare A Söderström. Ägare 1827 lagman A M Kjellerstedt, Avan, Lövånger. Såld 1836 till Janze, Ske-å Terpentinfabrik.

1835 VICTORIA, brigg, 70 svl. Byggd på Carlgårdsvarvet av Nicanor Sandström. Ägare kapten J J Hansen, Köpenhamn.

1836 SKELLEFTEÅ, 98,2 svl. Längd 85 fot. Byggd vid Carlgårdsvarvet av Nicanor Sandström. Ägare hovkamrer Nils Clausén, Ske-å. År 1837 såld till grosshandlare Tydén & Kempe, Sthlm. Omtacklad till brigg och omdöpt till AUGUSTA 1838.

1836 JOHN JOHNSTON, brigg, 76,5 svl. Byggd i Gladaviken, Lövånger av Daniel Sundqvist för grosshandlare C F Liljevalch och lagman A M Kjellerstedt. Längd 80,6 fot.

1836 AUGUSTA, brigg, 94 svl. Byggd i Ske-å. Ägare grosshandelsfirman Tydén & Kempe, Sthlm.

1836 EMELIE, skonert, 60 svl. Byggd vid Tuvan, Ske-å. Ägare gästgivare Martin Holmström samt bönderna Erik Lundström, Tuvan, I N Holmlund,, L I Stenlund, N Sundqvist och Johan Hedman, Sunnanå. Skeppsbyggmästare Johan Hedqvist, Öjebyn. Skeppare J Lindblom. Fartyget gick – som exempel – den 12 oktober 1842 till Köpenhamn med 887 tunnor tjära. Fartygets längd 73,4 fot.

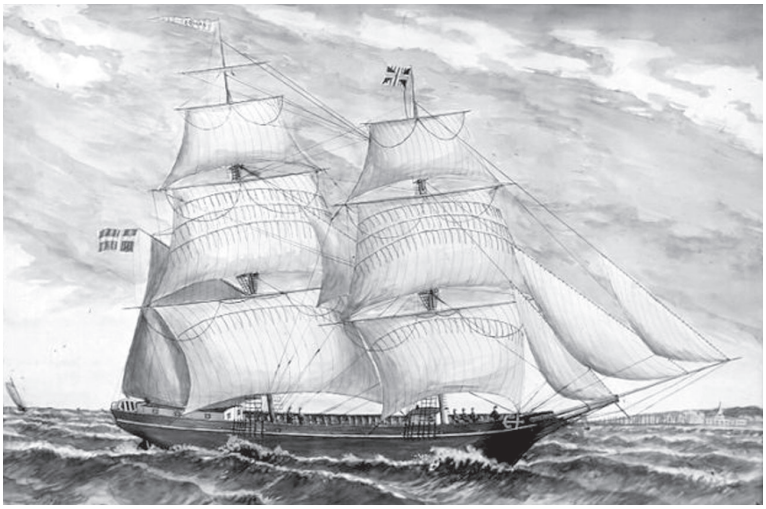
1836 NIORD, skonert, 38,5 svl. Byggd i Gladaviken, Lövånger 1836. Ägare lagman Kjellerstedt. Skeppare S O Lund, Umeå.

1837 ALFHILD, skonert, storlek? Byggd vid Bergsholmen, Ske-å, av skeppsbyggmästare Samuel, Hortlund, Hortlax. Ägare Olof Vilhelm Hedblad m.fl., Ske-å.

1837 JOHAN, barkskepp, storlek? Byggd på Carlgårdsvarvet för Johan Sandström Sr.

1837 HOPPET, skonert, 85 svl. Byggd i Skellefteå av Jon E Hortlund, Hortlax. (ÅB)

1837 TVÅ BRÖDER, galeas, odäckad, 39 svl. Byggort okänd. Ägare M. Bergmark, Ske-å. Skeppare G Wikdahl.



Briggen *Johan* var byggd i Yttervik 1834. Byggmästare var Anders Jonsson. Skepparen Johan Hällberg var en av delägarna.

1837 ALFRED, skonert, 78 svl. Byggd i Ske-å av skeppsbyggmästare J Hortlund för följande åtta bönder: Olof Vilhelm Hedblad, Martin Holmlund, Anders Burstrand, Jonas Marklund, Anders Berglund, Sven Bergström, Johan Boström och Olof Holmqvist. Längd 75 fot. Fartyget gick förlorat 1840.

1838 CARL JOHAN, skonert, 94,5 svl. Byggd i Ske-å för hrr Moritz m. fl. i Skellefteå. Såld till grosshandlare Lovén & Co, Stockholm. Skeppare J S Prahm, Öregrund.

1838 EMMA THERESIA, skepp, 131,5 svl. Längd 92 fot. Byggd på Carlgårdsvarvet av Johan Sandström Sr och såld till grosshandlare Tottie & Arfwedsson, Sthlm.

1838 PATRON LARS, skonert, 73,5 svl. Byggd i Åbyn för inspektor Nils Lundström, Åbyn, samt bönderna Jonas Persson, Lars Mosesson och regementsskrivaren L A Wallmark. Såld till E M Degerman i Piteå. Byggmästare Johan Hedqvist. 82 fot. Skeppare Christ. Lundgren, Piteå.

1838 SYLFIDEN, skonert, 46 svl. Längd 72 fot. Byggd på Strömsörsvarvet av skeppsbyggmästare Nicanor Sandström. Såld till borgaren John Potelly, Gustavia, St Barthelemy, Västindien och omdöpt till ELISABETH.

1838 SKELLEFTEÅ, brigg, 96 svl. Byggd vid Sunnanå skeppsvarv av byggmästare Anders Johansson, Hortlax, för hovkamrer Nils Clausén. Timmermän bl.a. Johan Hendriksson och Olof Hortlin, Piteå. Såldes 1839 till grosshandlare Åkerman i Göteborg.

1838 JOHAN, barkskepp, 131 svl. Byggd vid Carlgårdsvarvet av Nicanor Sandström. Såldes av fadern Johan Sandström till grosshandlare A E Haeger, Gbg, för 70 Rdr banco per svår läst i komplett skick, dvs 9 170 Rdr. Döptes om till ANNA MARGARETHA. 93 fot.

1838 JOHANNA, skonert, 49 svl, senare ommätt till 51. Byggd vid Tuvan varv 1836 för bönderna Eric Lundström, Johan Holmbom, Tuvan, Jonas Lundberg, Medle, Isak Johansson, Källbomark och lilla Jon Jonsson i Gagsmark. Skeppsbyggmästare Johan Hedqvist, Öjebyn. Skeppare Johan Widbom, Umeå. Längd 80,5 fot.

1838 ANDERS SÖNER, galeas, 87,6 svl. Byggd 1834 på Jävre Sandholmen av Johan Hedqvist, Öjebyn. Ägare 1838-40 inspektor C M Hernod och Gustaf Ericsson, Byske. Längd 83 fot.

1838 ANDREAS & REINHOLD, skonert av ek, 43,2 svl. Byggd i Kalmar. Ägare fyra personer i Storkåge med A G Steinwall som första namn.

1838 CAROLINA, galeas, 30 svl. Byggd på Buskön, Avan. Ägare G Avander, Avan, Byske. Fartyget förliste samma år.

1838 BONDEN, skonert, 78,8 svl. Byggd vid Avan, Byske av skeppsbyggmästare Anders Sandström. Längd 92 fot. Ägare bönderna Elias Gerhardsson, Gerhard Afvander i Avan samt Nils Petter Persson och Olof Michael Öhlund, Källbomark. Skeppare 1838 Isak Lindblom, 1839 Anders Andersson, borgare i Öregrund.

1838 CARL JOHAN, skepp, 150 svl. Byggd i Ske-å. Ägare Tydén & Kempe, Stockholm.

1839 ALERT, skonert, 85 svl. Byggd i Ske-å s:n 1837 för riksdagsman Anders Normark samt hemmansägarna N P Åhman, Nils Burman och Lars Larsson. Byggmästare J E Hortlund, Hortlax. Ägare 1839 skeppsfournerare G Thulin och friherre A G Fock i Göteborg. Skeppare E Hansson, Kungälv. Skeppets längd 75,5 fot.

1839 HOPPET, galeas av ek och fur, 23,8 svl. Byggd i Gävle, förbyggd på Kallerö alt. Bureå varv. Omdöpt till ADOLPH GUSTAF. Ägare hemmansägare Nils Burman, Bureå. Skeppare Isak Lindblom, Ske-å.

1839 HELENA, brigg, 106 svl. Byggd vid Sunnanå skeppsvarv av Nicanor Sandström för H Gurrel och J B Wietling, Bremerhaven. Längd 107 fot. Utrustad med två kanoner.

1839 OCEAN, brigg, byggd vid Sunnanå varv för Nils Clausén, Elias Hollström och gästgivare H N Lagerlöf. Såld till kapten Spjelker för redare i Bremen. Byggmästare Nils Bergström.

1839 LOUIS, barkskepp, 148 svl. Byggd vid Strömsör av Nicanor Sandström för redare i Bremen.

1839 THORVALDSEN, brigg, 136 svl. Byggd på Strömsör för grosshandlaren D S Jacobsen och E Z Zvitzers i Köpenhamn. Byggmästare S F Jörgensen, inkallad av Nicanor Sandström. Längd 88 fot. Två kanoner.

1840 FAMILIEN, barkskepp, 157 svl. Byggd på Carlgård av Johan Sandström Sr. Längd 96 fot. Skeppare Joachim Sandström. Såld till Norge 1844.

1840 FREDRICA, barkskepp, 161 svl. Byggd på Carlgård samtidigt med ovanstående. Skeppare J Schlöör, Marstrand. Såldes sannolikt utomlands 1840.

1840 DOUPLETTEN, skonert, 38 svl. Byggd i Piteå 1839. Ägare Carl Magnus Hernod, Byske. Skeppare 1843 E S Degerman. Förliste 1847 på väg till Amsterdam.

1840 ORION, skonert, 89 svl. Byggd vid Widestedts varv i Kåge. Byggmästare Jon Eliasson Hortlund, Piteå. Såldes samma år till grosshandlarna Freese och Lindqvister, Sthlm.

1840 ERIK, slup, 10 svl. Ägare 1840-60 Eriksson i Burvik.

1840 ELINNE, skonert, byggd vid Widerstedts varv i Kåge. Byggmästare H P Carstensen. Ägare grosshandlaren Hillebrandt i Köpenhamn.

1872 GEHU, skonert, 22 svl. Ägare skepparen G Wallin i Kåge. (Enligt COA äldre.)

1840 JOHANNES, skonert, 52 svl. Byggd på Ön i Kåge för lantmätaren J A Widestedt. Såldes samma år till Sthlm.

1840 OSKAR, skonert, 74 svl. Byggd på Ön, Kåge för J A Widestedt. Såldes samma år till Stockholm.

1840 RAPID, skonert, 68 svl. Byggd på Widestedts varv, Kåge, av H P Carstensen. Såld till grosshandlaren P F Greets, Köpenhamn.

1872 Brigg, 130 svl, byggd vid Strömsörsvarvet av Nicanor Sandström. (COA)

1841 NAPOLEON, barkskepp, 192 svl. Byggd vid Bergsholmen av Johan Sandström Jr för hovkamrer Nils Clausén. Skeppare 1841-44 J E Fahlström. Längd 113 fot.

1841 NORDPOLEN, brigg, 126,5 svl. Byggd på Sunnanåvarvet av Nicanor Sandström. Ägare J Furberg, Umeå, sedermera Ske-å. Handlaren Lars Glas, Umeå, köpte in fartyget på auktion i Skellefteå sockenstuga. Såldes sedan till Nils Clausén m.fl. Skeppare 1841-43 A G Wickman. Längd 95 fot.

1841 ENIGHETEN, brigg 95 svl. Byggd i Bureå för N P Åhman och Nils Viklund, Innervik. Skeppare Johan Petter Markström, borgare i Piteå. Längd 91 fot.

1842 NINA, barkskepp, 126 svl. Byggd på Strömsör av Nicanor Sandström, tillika ägare. Skeppare A H Grundberg. Längd 103 fot. Såld till Norge 1849.

1842 AGATHON, brigg 139 svl. Byggd på Avans varv i Byske av Samuel Hortlund. Ägare C M Hernod, Byske. Skeppare Sam. Degerman. Längd 94 fot.

1843 THILDA, galeas, 27 svl. Byggd vid Buskön, Avan. Ägare G Afvander, Ske-å. Senare såldes hälften till C M Hernod. Ägs 1849 av Nils Clausén, Ske-å. Förliste i Stockholms skärgård omkring 1855.

1843 NEPTUNUS, skonert, 42,5 svl. Ägare gästgivare Nils Nylén och hemmansägare Olof Löfbom. Nämns i Umeå rådhusrätts protokoll 1843 och 1856.

1844 ELIDA, kutter, 9 svl. Byggd i Kåge av J P Karstensen för kustuppsyningsman O R Taube.

1844 ENIGHETEN, skonert, 53 svl. Byggd på Sunnanåvarvet för gästgivaren H N Lagerlöf.

1844 STARKUS, skonert, 26 svl,. Byggd i Ske-å 1844 (?). Ägare E Lundström, Ske-å. Skeppare M W Mickaelsson.

1844 LIBERTAS, galeas, 24 svl. Var Innerviks byaskuta med bonden, skepparen och gästgivaren Martin Holmlund som ägare tillsammans med bonden M Holmström. Såldes 1847 till Norge, då Holmlund blir skeppare på TRENNE SYSKON.

1845 CHRISTINA, brigg, 154 svl. Upptimrades åren 1840-41 på Carlgårds varv av tjugo arbetare för Johan Sandströms räkning. Arbetet låg nere till -45, då fartyget för flyttades till Strömsör, byggdes färdigt och såldes till Norge. Längd 102 fot.

1846 HERMES, skonert, 57,3 svl. Byggd i Sundsvall, förbyggd i Ske-å för handlaren och hemmansägaren Anders Markstedt, Myckle och Nils Wiklund, Innervik. Skeppare Johan Carlander.

1846 TVÅ BRÖDER, skonert, 87 svl. Byggd i Roslagen, förbyggd i Ske-å. Ägare hovkamrer Nils Clausén, kryddkrämaren N Granlund & Co, Stockholm, samt hemmansägaren A Nygren, Västerbotten, med Clausén som huvudredare. Såldes till Norge 1847.

1846 JUNO, skonert, 67 svl. Byggd 1837 i Väddö, förbyggd i Kåge av J E Hortlund, Hortlax. Ägare änkan Sara Margareta Brändström, maka till sågägare E Brändström. Skeppare 1846-52 Christoffer Brändström.

1846 LOVISA, skonert, 69 svl. Byggd vid Sunnanå varv av Johan Sandström Jr. Började tillverkas 1841; färdigt först 1846. Byggherre H N Lagerlöf. Såldes till Köpenhamn.

1847 SURSA, galeas, 15 svl. Sannolikt byggd 1847 i Yttervik. Var Ytterviks byaskuta med bonden Jon Hansson-Wiksten som huvudredare.

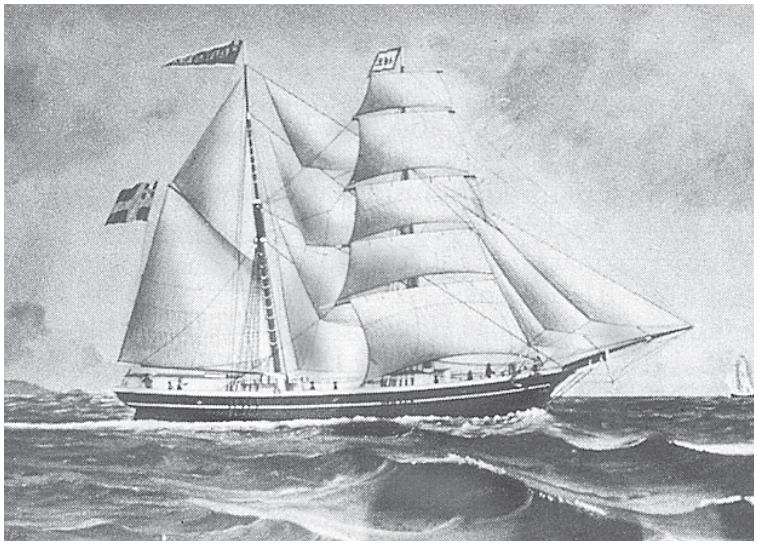
1848 FANNY, skonert, 94 svl. Byggd vid Strömsörs varv av Samuel Hortlund, Hortlax. Ägare vice konsuln Seth Mikael Franzén. Skeppare Sam. Degerman. 90 fot lång.

1848 TRENNE SYSKON, skonert, 31 svl. Byggd vid Tellholmen, Yttervik, för sockengarvaren P Marklin, Yttervik m.fl. Skeppare 1848-54 M. Holmström. Inköpt 1850 av Erik Eriksson, Burvik. Såld 1852 till Olof Degerman, Degerbyn.

1849 CAROLINA, galeas, 30 svl. Byggd vid Buskön, Avan. Ägare bonden och skepparen G Afvander m.fl., Byske.

1849 JOHANNA, galeas, 34 svl. Byggd vid Buskön, Avan. Inga ytterligare uppgifter.

1850 FREDEN, slup, 10 svl. Ägd av Erik Eriksson, Burvik. Såld 1852 till Olof Degerman.



Skonerten *Fanny Aurora* var byggd i Finland, förbyggd i Ursviken 1877. Byggmästare Nils Åström. Ägare först Wallman, Ursviken (1875–78), sedermera Ruth och Klockhoff. Förliste 1893 i Medelhavet.

1851 FRANS, brigg, 170 svl. Byggd vid Strömsörs varv av Nicanor Sandström för konsul Seth Mikael Franzén. Skeppare Erik Samuel Degerman. Längd 107 fot. Gjorde resor på Medelhavet och Svarta havet. Såld till Norge 1858.

1852 LEONTINE, skonert, 74 svl. Byggd i Häverö 1845, förbyggd på Tuvan (?), Ske-å år 1852 av Samuel Hortlund. Längd 80 fot. Ägare 1848-51 Nils Wiklund m.fl., Ske-å. Ägare 1852 handlaren i Sthlm John Jacob Engellau, handlaren Anders Markstedt samt sjökaptenen M W Mickaelsson, Ske-å, den senare även skeppare åren 1853-59. Förliste vid Doggers Bank 1859.

1853 KILEN, slup, 14,4 svl. Byggd i Härnösand 1844 för J C Kempe. Ägare 1853 Seth Mikael Franzén. Skeppare Alf Öqvist. Längd 56 fot. Bl.a. till Lybeck 1856.

1853 SKELLEFTEÅ, barkskepp, 194 svl. Byggd vid Strömsör av Nicanor Sandström för handlaren Seth Mikael Franzén. Skeppare 1853-55 O E Bergman, 1858 A M Richter. Längd 110,5 fot. Besättning skeppare plus fjorton man. Förliste i Burma 1858.

1854 ESPELINA, brigg, 119 svl. Byggd på Åland 1848. Såld 1854 till bruksägaren J E Hernod, Ytterstfors. Skeppare 1854-64 H C Klockhoff, sedermera hamnmästare i Ursviken. Gick på den s.k. Chiletraden. Troligen den första skelleftebrigg som rundat Kap Horn i båda riktningarna. Längd 95 fot.

1854 MAXIMILIA, skonert, 119 svl. Byggd på Åland. Ägare : hovkamrer Nils Clausén, Ske-å. Skeppare C O Roslin. Längd 97 fot. Tacklades om till brigg och bytte namn till CHARLOTTA 1857. Förolyckades vid holländska kusten 1874.

1854 JUNIOR, brigg, 97 svl. Byggd i Yttervik av Nicanor Sandström för Johan Hällberg Sr, Ske-å. Vid jungfruresan i augusti avled Johan Sandström Jr, då han skulle stiga ner i lotsbåten. Fartyget förliste vid franska atlantkusten 1875.

1854 STARKODDER, 251 svl. Byggd i Nykarleby 1839. Ägare från 1854 Seth Mikael Franzen, Ske-å. Skeppare Theodor Bylund. Såldes åter på auktion i Göteborg 1856.

1854 ERIC, slup, 19 svl. Byggd i Piteå, förbyggd på Sunnanå varv 1854 av Nils Åström. Ägare handlaren C H Swartling, Ske-å. Skeppare L O Wikström. Längd 52 fot. Gjorde 1854 en resa till Köpenhamn.

1854 KALEVA, brigg, 162 svl. Hemmahörande i Ske-å. Skeppare Sam. Degerman. Resa från Brahestad till Skellefteå och sen till utrikes orter.

1855 ZACKARIAS, fregattskepp, 216 svl. Ommätt till 430 ton. Byggd vid Strömsörsvarvet av Nicanor Sandström för konsul Seth M Franzén, uppkallat efter dennes farfar i Uleåborg. Längd 121,5 fot. Skeppare Samuel Degerman. Omtacklades till barkskepp. Såldes 1865 till Oscar Nordén, Härnösand.

1856 FREDEN, skonert, 110 svl. Byggd utrikes, sannolikt Finland. Ägare hovkamrer Nils Clausén, sonen Nils Clausén samt vice konsuln O Häggbom, Ske-å. Längd 90 fot. Skeppare C S:son Morin.

1857 NICANOR, fregattskepp,, 219 svl (483 ton). Byggd vid Strömsörsvarvet av Nicanor Sandström. Ägare Seth M Franzén. Skeppare L H Löwenadler. Såldes till Oslo 1865.

1858 LUDVIG, barkskepp, 210 svl. Byggd vid Alderholmens varv, Ursviken av byggmästare J F Norlander 1855-57 för grosshandlare A Grangren. Övergick till grosshandelsbolaget Tydén & Co, sjökapten Carl Aug. Englund – tillika skeppare – samt segelmakaren Gustaf Sandberg. Såldes 1862. Gick under en stormnatt på Nordsjön.

1860 FERDINAND, brigg 101 svl. Byggd i Piteå 1855. Köptes 1860 av Anders Markstedt. Skeppare sonen Anton Markstedt. Mycket inkomstbringande, kallades ”penningbriggen”. Längd 99 fot. Såldes 1872 i Kiel. Förliste med man och allt dec 1876.

1860 ANNA, skonert, 28 svl. Byggd i Uleåborg. Ägare 1860-71 Johan Marklund, Bureå. Skeppare M Holmström.

1860 NJORD, skonert, 24 svl. Inköpt i Härnösand av Seth Mikael Franzén. Ny ägare 1866.

1861 HOPPET, galeas, 60 svl. Byggd i Ske-å, förbyggd i Sthlm. Ägare Anthony Pettersson, Sthlm. Längd 77 fot. Förliste utanför Portugal i augusti 1874.

1862 REALISATION, skonert, 43,4 svl. Byggd i Ske-å 1822 av ek och furu, förbyggd i Visby. Ägare handlaren N J Odin, Gotland.

1862 KULJO, slup, 9 nyläster. Byggort okänd, ev. Finland. Ägare O Häggbom, Ske-å.

1863 VÄNSKAPEN, slup, 20 svl. Byggd i Lockteå, Finland. 1857 av furu och gran. Köpt för 500 riksdaler av redaren och handlaren Johan Furberg m fl i Ske-å. Längd 59 fot.

1863 FAVORITEN, skonert, 63 svl. Byggd i Sundsvall, förbyggd i Ursviken 1864. Ägare Claes Erik Conradsson. Skeppare Johan Bergstedt. Flera ägare. Såldes till Visby -83.

1864 ADLER, skonert, 47 svl. Byggplats okänd. Ägare J F Stenmark, Ske-å. Skeppare 1864-65 M W Mickaelsson, första färd Holland. Skeppare 1866 Gust. Holmström.

1864 THOR, slup, 14 svl. Byggplats och ägare okända. Skeppare P Bergstedt, Ske-å. Förliste utanför Sikeå 28 september 1870 med en last av 210 tunnor salt. Kapten Bergstedt omkom, medan de två besättningsmännen lyckades ta sig i land.

1865 ALMA, skonert, 50 svl. Byggd i Skottland 1854, förbyggd i Ske-å 1866. Ägare vice konsul Carl Johan Wall, Ske-å, 1865-69. Skeppare A Thorsen.

1875 ALFRED, skonert, 18 nyläster. Byggort okänd. Ägare handlaren J Furberg, Ske-å.

1876 CONCORDIA, barkskepp, 168 nyläster (512 ton). Byggd vid Alderholmens varv av Nicanor Sandström för Markstedt & Söner. Skeppare Anton Markstedt.

1866 TUSPAN, brigg, 108 nyläster (229 ton). Byggd i Bremen av ek 1848, inköpt av vice konsul Jöns Petter Sellberg tillsammans med 73 personer ”från alla samhällslager i skelleftebygden, bl a bönder och arbetare”. Skeppare 1868 H Helgesson.

1866 ALBERT, galeas, 8 svl (27 ton). Byggd i Finland, förbyggd vid Ursviksvarvet 1866. Ägare A Ruth, Ske-å. Skeppare Aug. Andersson.

1866 ELISABETH, skonert, 18 svl. Byggd i Roslagen 1857. Ägare 1866-69 J P Sundell, Kåge m.fl.

1866 JOHANNA, galeas, 12 svl. Byggd på Buskön, Byske. Ägare H C Klockhoff, Ursviken. Skeppare N G Lidström.

1868 IDA, skonert, 41 nyläster (100 ton). Byggd på Vätö 1856, förbyggd på Bärskäret, Östanbäck, av Nils Åström, Ske-å. 81 fot lång. Ägare 1868-75 handlaren N J Lindberg och L F Holmberg, Ske-å.

1868 FÖRENINGEN, skonert, 35 nyläster. Byggd i Bjärtrå, Ångermanland, 1851. Inköpt 1868 av J P Sundell, Kåge. Skeppare 1868 M W Mikaelsson.

1871 CITO, skonert, 55 nyläster. Byggd i Åbo, sannolikt inköpt till Ske-å 1871. Ägare handlaren Abr. Ruth, vice konsuln O Häggbom, handlaren O H Swartling, R F Öhman, N A Brändström, bankkamrer L U Larsson samt sjökapten H C Klockhoff, samtliga Ske-å. Skeppare 1871 Theodor Sahlsberg, 1872 A Ström. Såld till Roslagen 1877.

1871 FRIHETEN, galeas, 23 ton. Byggd i Piteå 1860, förbyggd i Ursviken 1874. Ägare Abr. Ruth, Ske-å. Förstörd vid brand i Kåge 21 dec. 1896. Ägare G Wallman. Vraket kajutfyllnad.

1872 FAVORITEN, skonert, 49 nyläster (150 ton). 91 fot lång. Byggd i Sundsvall, förbyggd i Ursviken av Nils Åström. Ägare Abr Ruth m.fl. Skeppare M W Mikaelsson. Såld till Visby 1883.

1873 GRETA, galeas, 11 nyläster. Ägare bonden O Nordlund, Skellefteå.

1872 JÄTTE, galeas, 11,5 nyläster. Hemort Ske-å. Förliste med tackjärn i Hörneå hamn 1872.

1872 OSCAR II, brigg. Ägare 1871-72 P Markgren, Källbomark m.fl. Förlist i Oskarshamn 1872.

1872 HOPPET, barkskepp, 109 nyläster (367 ton). Byggt i Naters 1850 av ek. Ägare handlaren och verksägaren Per Markgren, Källbomark, J Markgren, V H Bucht, N N Lundström, M A Jansson, N P Lindberg, Aug. Forsberg samt P P Lundström, Ske-å. Vägrad försäkring 1873 på grund av dåligt underhåll. Skeppare 1873 M A Jansson. Övergavs sjunkande på Nordsjön den 1 okt 1881 på resa Antwerpen–Skeå med ballast av gråsand.

1873 ANDREA WILHELMINA, fregattskepp, 319 nyläster (858 ton). Längd 179 fot. Byggd vid Alderholmen som det dittills största i Skelleftetrakten. Ägare Hans Wilhelm Markstedt (huvudredare) samt bröderna David, Johan och Anton. Byggmästare E A Löfgren. År 1888 seglade fartyget Malmö–Melbourne på 114 dygn. Omriggad till barkskepp 1889. Såld till Norge 1893 för 29 000 kr. Sjönk på Atlanten den 1 nov. 1899.

1875 SÄVENÄS, fregattskepp, 768 ton, 163 fot lång. Byggd på Alderholmens varv av byggmästare E.A. Löfgren för bröderna Markstedt. Gick huvudsakligen på Australien. Seglade 1888 Helsingör-Adelaide på 111 dygn. Såld till Norge 1893, kvarhållen i Santos.

1876 LEONTINE, barkskepp 257 ton. Byggd i Viborg 1866. Ägd 1877-81 av bankkamrer Lars Ulrik Larsson, Ske-å. Förliste vid Öland 1882, då ägd av Ursvikens Rederiaktiebolag.

1876 SEVRA, skonert, 91 nyläster. Ägare H C Klockhoff, Ursviken. Byggd i Finland 1857, förbyggd i Ursviken 1876.

1877 MARION, brigg, 212 ton. Byggd i Frankrike 1839. Ägare Klockhoff, Ruth samt ytterligare fjorton personer. Förliste 1879 i närheten av Lemon Ower.

1877 FANNY AURORA, skonert, 220 ton, 103 fot lång. Byggd i Finland, förbyggd i Ursviken 1877. Byggmästare Nils Åström. Ägare först Wallman, Ursviken 1875-78, sedermera Ruth och Klockhoff. Förliste 1893 i Medelhavet.

1878 ANTOINETTE, barkskepp, 909 ton, 186 fot lång. Näst STAVANGER (1880) det största segelfartyg som byggts i länet. Ägare Anton Markstedt jämte bröder. Havererade vid Manilla med kollast från Australien. Såldes som vrak till engelskt Hongkong-baserat rederi, som använde fartyget i emigranttrafik Kina-USA. Sänktes på Nordsjön 1916.

1881 ALFHILDA, skonert, 112 ton, 25 meter lång. Byggd i Norge. Ägare och skeppare Erik Adolf Löfgren, Skellefteå. Såld till okänd ort 1883.

1872 JOHU, slup, 29 ton. Byggd och inköpt i Finland av H.C. Klockhoff, Ursviken. Upphuggen 1888.

1883 ENIGHETEN, ägare Klemensnäs Aktiebolag. Skeppare Nils Andersson, Ske-å.

1874 ANDREAS, skonert, 34 ton. Byggort okänd. Ägare H C Klockhoff, Ursviken. Såld 1900.

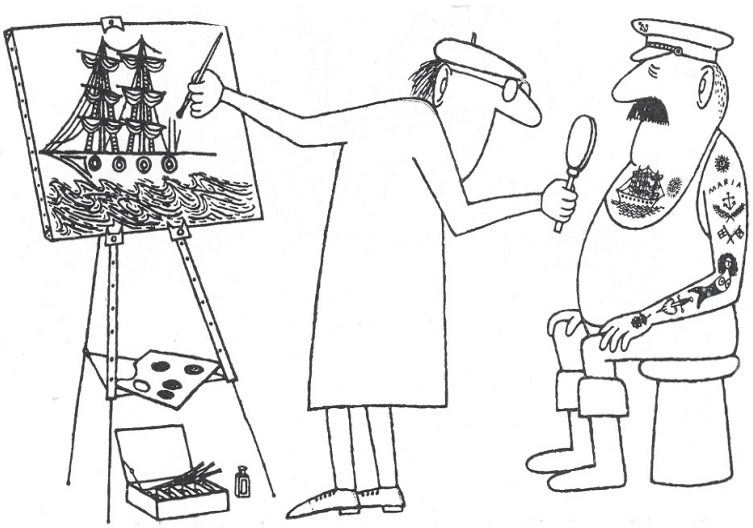
1885 VICTOR, brigg, 161 ton. Byggd i Libau. Ägare Gustaf W Nyman, Ske-å. Såld 1889.

1888 ÖRN, galeas, 28 ton. Hemmahörande i Lövånger 1888-92. (COA)

1892 HULDIA, skonert, 52 ton, 19 meter lång. Byggd i Avan, Brännfors, av Samuel Andersson, Hedensbyn för hemmansägaren och skeppshandlaren Johan Algot Wikström, Avan (3/4) och J.G.Bergström, Ratan. Sannolikt det sista seglande handelsfartyget byggt i Västerbotten. Såldes 1897 till Domsten i Skåne och 1904 till Danmark. Förliste 1907.

1897 FRIDA, brigg, 253 ton. Byggd i Sthlm, inköpt i Västervik. Ägare sjökapten Johan Petter Pettersson, Ursviken.

1902 CONCORDIA, barkskepp, 320 ton, längd 37,7 meter. Byggd i England 1871. Gick på grund vid Bjuröklubb år 1900, drogs loss och inköptes på auktion av H C Klockhoff och handlaren James Sandström, Ske-å. Den sista stora seglaren med hemort i Västerbotten. Såldes 1914 till Stockholm och höggs sen upp 1925.



Léon, fransk skämttecknare, ca 1950.

Wikströmare har lotsat i 150 år

Fiskare och andra som känner farlederna och de lömska grunden har kunnat anlitas av sjöfarare ända från 1500-talet. Men ett organiserat lotsväsende i våra trakter började byggas upp först efter ca 1820. En av pionjärerna var ***Johan Petter Wikström****, som ca 1830 blev kronolots. Han blev anfader till en märkligt bestående ”dynasti” av lotsar, de med namnet Wikström.*

Nils Johansson (1764-1827) köpte 1811 halva sin fars hemman i Yttre Ursviken. Han var gift med Christina Persdotter från Tuvan och de fick sex barn. Det äldsta var sonen **Johan Petter Nilsson Wikström** (1805-83), som 1827 övertog faderns hemmansdel.

Johan Petter blev kronolots och anfader till en lång rad mästerlotsar med namnet Wikström. Först hans egna söner Nils Petter (född 1833), Johan August (1836) och Edvard (1850).

Dessa uppgifter finns i Ulf Lundströms *Människor och miljöer*. Där finns också ett kort avsnitt om lotsväsendet i Västerbotten som började organiseras i början av 1820-talet. Bakgrunden var den ökande fartygstrafiken som främst bestod av laster med sågat virke, bjälkar och sparrar.

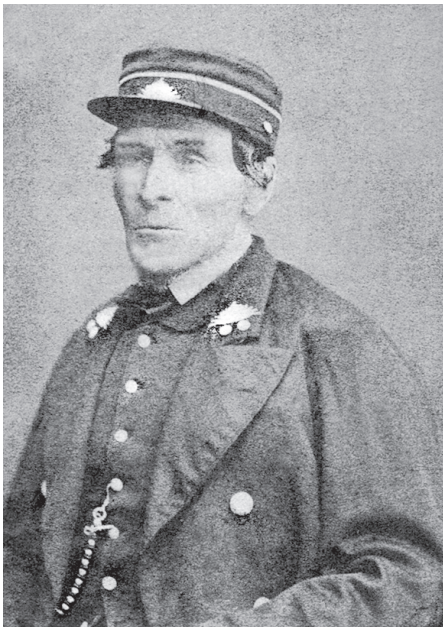
Till de först etablerade lotsplatserna hörde Bjuröklubb från 1824, Bureå 1856-1860, Ursviken 1846-1903 och Gåsören 1904-1967. En serie porträtt visar de 15 lotsarna längs Skelleftekusten 1899 – sex av dem hette Wikström.

Kurt Boberg gav 1983 ut skriften *Vrak och sjöolyckor vid Västerbottens kust*. Ca 500 förlisningar redovisas där, från 1400-talet till 1980-talets början. Orsakerna till alla haverier varierar, men en sak är klar: de hade varit många fler utan lotsarna.

I en artikel skildrar även Kurt Boberg lotsväsendets utbredning i våra nejder och listar namnen på de lotsar som tjänstgjort på olika platser.

Han pekar också på lotsarnas svåra jobb, som inte alltid stöds av sjökorten. ”Hur många av de uppräknade lotsarna som blivit ’odödliggjorda’ till följd av grundstötningar är obekant. Det var nämligen rätt vanligt att folkhumorn döpte ett nyupptäckt grund just efter den lots som råkat träffa på det. - - - Tyvärr har inte lotsarnas månghundraåriga hjälpsamhet med livet som insats ihågkommits på samma sätt.”

FOTO: FRANKE



Hemmansägaren och kronolotsen Johan Petter Wikström, här med fyrmästarmössa, blev anfader till en känd ”lotsdynasti”. Wikströmare har lotsat fartyg till och från norrländska hamnar i 150 år.

Åtminstone en med namnet Wikström blev det riskfyllda yrkets offer, och det i modern tid. Överlotsen **Pontus Wikström** (född 1896) omkom när han en stormig septembernatt 1957 lotsat ut Sveabolagets ”Hugin” från Skelleftehamn. Han tappade greppet om en lejdare och föll i hög sjögång. Man lyckades få upp honom i lotsbåten, men svårt skadad av en propeller. Han dog med tre veckor kvar till pensionen.

Den 20 januari 1979 fanns en notis i DN med rubriken *Sist i raden*:

”I och med att mästerlotsen **Curt Wikström** häromdagen avgick som lots på Alnön utanför Sundsvall bröts en lång familjetradition.

I fyra generationer och andra familjegrenar har Wikströmarna lotsat båtar utefter Norrlandskusten på olika platser. Mest har Curt lotsat i Härnösandstrakten.

Den första i raden var farfars far, som blev kronolots i Ursviken redan 1830.”

ÅKE BÄCKMAN

KÄLLOR:
Ulf Lundström, *Människor och miljöer i Skelleftebygden under 1800-talet*, 2008.
Kurt Boberg, *Om lotsning och lotsar vid västerbottenskusten*, Fornminnesföreningens meddelande 1978-80.
DN och lokala tidningar.

> *”Är det någon kronans karl där borta vid landgången? Jojomän. Ursvikens förste kronolots i full ornat med en medaljliknande bricka fram på bröstet. Hans namn? Johan Petter (Jan-P) Wikström, lotsdynastiens och skärgårdssångarsläktets anfader. I egenskap av kronolots fick han inte bära ett son-namn, varför Wikström är ett av honom taget namn.*
>
> Ur Zelma Lindströms bok ”Ursvikens hamnepok”.

Pris 60 kr