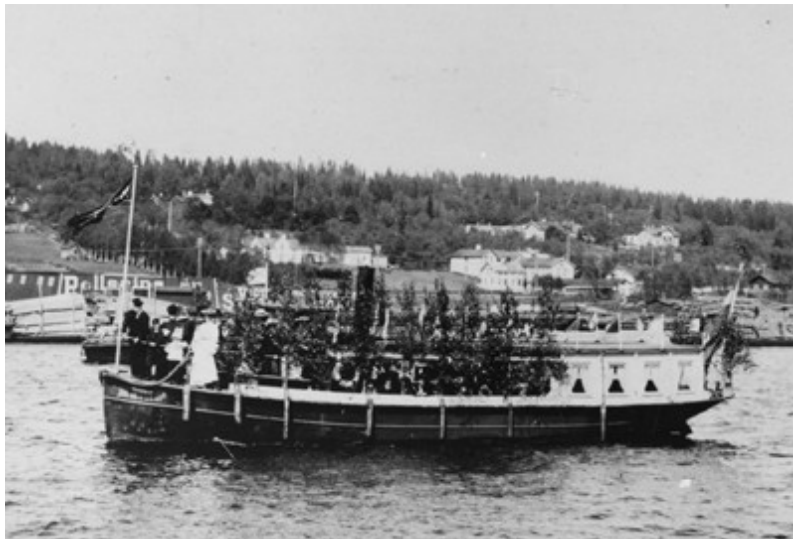


Carl Engwall

Fallstudie  
Maritimhistorisk översikt kurs  
Ht- 2009

# En ångslups berättelse

*Passagerarångslupen Maria (II):s historia*



Handledare:

Lennart Bornmalm & Bosse Lagerqvist

Inst. för Kulturvård

Göteborgsuniversitet

# Innehåll

Innehåll.....	2
Innehåll.....	2
<u>Inledning.....</u>	<u>3</u>
<u>Bakgrund.....</u>	<u>3</u>
<u>Syfte &amp; frågeställningar.....</u>	<u>4</u>
<u>Metod &amp; material.....</u>	<u>4</u>
<u>Tidigare forskning.....</u>	<u>5</u>
<u>Resultat.....</u>	<u>5</u>
<u>Fartygstypen ångslup &amp; historiskt sammanhang.....</u>	<u>5</u>
<u>Byggnation vid JMW 1890.....</u>	<u>7</u>
<u>Maria som passagerarångslup ca 1890-1916.....</u>	<u>10</u>
<u>Maria byter skepnad. Arbetsbåt ca 1915-70 under namnet Trio.....</u>	<u>13</u>
<u>Maria ur yrkesdrift – privata aktörer tar vid ca 1970-75-.....</u>	<u>16</u>
<u>Maria i undertecknads ägo, 2006-.....</u>	<u>18</u>
<u>Marias framtid.....</u>	<u>20</u>
<u>Avslutning.....</u>	<u>20</u>
<u>Sammanfattning och slutsatser.....</u>	<u>20</u>
<u>Kända ägare av Maria (II).....</u>	<u>21</u>
<u>Tekniska specifikationer av Maria (II) idag.....</u>	<u>21</u>
<u>Käll- &amp; litteraturförteckning.....</u>	<u>22</u>
<u>Litteratur:.....</u>	<u>22</u>
<u>Tidskrifter och dagstidningar:.....</u>	<u>22</u>
<u>Arkiv:.....</u>	<u>22</u>
<u>Informeranter:.....</u>	<u>22</u>
<u>Övrigt:.....</u>	<u>22</u>

## Inledning

Jönköpings mekaniska verkstad hade under 1800-talets slut en djup lågkonjunktur. För att sysselsätta personalen byggdes ett 10-tal ångslupar. En skeppsbyggare från Lidköpings varv ledde arbetet. Varvsägaren hette Sandblad och han döpte båtarna efter sina döttrar. Fru sandblads fertilitet var dock av normalt snitt så många av båtarna fick samma namn. Minst tre fick heta Maria. Maria nummer två byggdes för Forsell & Arhusiander i Sundsvall som passagerarbåt. 1916 såldes hon till Triobolaget som bogserare. 1952 blev hon kättingpråm. 1975-80 rustades hon för segling till Västindien. Den resan blev inte av. Istället kom Maria till Stockholm där hon färdigställdes. 1988-91 blev den uppskjutna seglatsen av. Maria seglade till Karibien, samt till Nord- och Sydamerika. Fartget fick medlemskap i Stockholms skeppsförening 1981.<sup>1</sup>

## Bakgrund

Maria hamnade i min ägo under sommaren 2006 då jag köpte henne, efter att under våren ha tittat på ett par olika båtar och fartyg. Maria låg då längs kajen på Söder mälärstrand i Stockholm. Efter detta seglades Maria till sin nuvarande hemmahamn i Göteborg, vilket skedde utan några större incidenter. Under ett blåsigt dygn på Östersjön visade sig Maria vara en god sjöbåt då hon betedde sig relativt stabilt i sjön. Jag visste då inte så mycket mer om Marias historik än den som framkom via den informationsskylt (den text som är återgiven ovan) som var placerad på kajen bredvid Maria på Söder mälärstrand. Väl framme i Göteborg hade jag börjat fundera lite mera på vilken historia som vilade i det gamla skrovet och vad det hade varit med om. Den information rörande båten som jag hade tillgänglig var mycket knapp och den bestod av den ovan nämnda informationsskylten, vilken medföljde till Göteborg, samt en bunt papper med mestadels tekniska manualer och dylikt som främst härrörde från 1980-talet och framåt. Här fanns också utförliga ritningar och skisser på de ombyggnationer som tidigare gjorts på Maria då hon byggdes om till motorseglare. Dokument rörande den äldre historiken lyste med sin frånvaro med ett par få undantag. Jag hoppas nu kunna fylla ut delar av denna lucka.

---

<sup>1</sup> Dokument i min ägo: Informationstavla från Stockholms skeppsförening om Maria (II).

## Syfte & frågeställningar

Det övergripande syftet med studien är att teckna ångslupen Marias 120-åriga historia för att beskriva och förklara hennes användningsområden och de förändringar som skett genom åren. Men också vad kännetecknade fartygstypen ångslup, vilken Maria (II) här representerar? Samt hur och varför har Maria lyckats överleva genom åren och inte blivit upphuggen som de flesta liknande båtar har blivit?

## Metod & material

Ett problem som redan tidigt i arbetsprocessen stod klar var avsaknaden av omfattande källmaterial som rörde båten. Det material som jag hade i min ägo var ytterst blygsamt. En annan orsak som gör det svårt att hitta information rörande båten är den att det inte är så lätt att spåra den i tänkbart källmaterial, då en ångslup som Maria (II) på sin tid var en mycket vanligt förekommande båttyp och en enskild båt av det slaget utmärkte sig inte särskilt. Det byggdes stora mängder av ångslupar och mindre ångbogserare under slutet av 1800-talet, vilket gör att det kan vara svårt att finna information idag som rör en specifik båt av sådant slag. Därför är förväntningarna inte så stora att kunna tänkas hitta så stora mängder information.

Det har också därför varit svårt att använda någon renodlad metod för hur fallstudien skulle genomföras. Metoden som använts är snarare en form av detektivarbete där ett snöbollsurval används, där informationen i källa a leder vidare till källa b och så vidare.

De olika typer av källor som har använts i fallstudien är följande: relevant tryckt litteratur, material i min ägo, tidskriftmaterial, JMW:s arkiv samt samtal med tidigare ägare.

Ett problem i studien har varit, att ibland så har källmaterialet inte varit helt samständigt utan olika källor uppger ibland motstridiga uppgifter. Det har ibland varit svårt att veta om den informationen som använts varit helt korrekt, vilket i princip har varit omöjligt att avgöra. Därför finns det säkert vissa uppgifter med som är felaktiga.

## Tidigare forskning

I boken *Alla våra ångslupar* av Carl-Gunnar Olsson och Gert Ekström nämns Maria (II) i fartygsförteckningen över de ångslupar som tillverkades vid Jönköpings mekaniska verkstad (JMW). Informationen som framkommer är att »Maria levererad[es] till M Forsell & P Arhusiander i Sundsvall. Blev senare kallad »Trio« och därefter ombyggd till bogserbåt. Ombyggdes 1952 till kättingpråm.«<sup>2</sup>

I samband med att JMW fyllde hundra år så tecknades den mekaniska verkstadens äldre historia ned av Axel Mollstadius, i boken *JMW:s äldsta historia 1860-1897*. Ett kapitel ägnas åt JMW:s ångbåtsbyggen. Informationen är kortfattat om de flesta fartygen med ett par undantag. *Motala Express*, vilken var varvets mest förnämliga och påkostade fartyg ägnas mer uppmärksamhet, men också ångslupen Maria (I), på grund av att det var varvets första ångbåtsbygge. Det enda som nämns om Maria (II) är att byggnadsåret var 1890 och att båten kostade 14 400 kr.<sup>3</sup>

## Resultat

### Fartygstypen ångslup & historiskt sammanhang

Maria (II) kallas i varierande källmaterial för ångslup, men vad som utmärker en ångslup från ett annat ångfartyg är inte alltid helt lätt att avgöra. Gert Ekström och Carl-Gunnar Olsson skriver om ångslupar i boken *Alla våra ångslupar*, där de skriver om ångslupens historia. I boken diskuteras »ångslupsbegreppet«. De skriver att »Ett problem när man skriver en bok om ångslupar är själva 'ångslupsbegreppet'. När vi hör ordet slup förknippar vi det med en liten båt. Författaren önskar i denna bok bli försöka göra en beskrivning av vad, och hur stor, en ångslup är vid jämförelse med andra ångfartyg«<sup>4</sup>

Ångslupsbegreppet kommer från benämningen slup vilket i sin tur härrör från det holländska ordet »sloop«, vilket betyder att det rör sig om ett mindre seglande båt, som var försett med en enkel rigg och främst avsett för mindre lastfart. Från och med 1700-talet var slupen en motsvarighet till den största livbåten tillhörande ett större skepp. Begreppet ångslup föddes i och med att ångmaskinen introducerades och monterades i mindre fartyg, under början av 1800-talet, vilket främst skedde inom den militära sektorn. Det förekommer mer eller mindre tydliga specificeringar av vad en ångslup är för fartygstyp. Ångbåtsprofilen Gunnar Hellström definierar ångslupen enligt följande i uppsatsen *Ångbåtstrafiken på Djurö och Sandhamn*. »Ångslup är ett ångmaskindrivet fartyg, som ej

<sup>2</sup> Ekström, Gert och Olsson, Carl-Gunnar, *Alla våra ångslupar*, Stockholm 1994, S. 95.

<sup>3</sup> Mollstadius, Axel, *JMW:s äldsta historia 1860-1897*, Jönköping 1960, S. 94.

<sup>4</sup> Ekström och Olsson, *Alla våra ångslupar*, Stockholm 1994, S. 9.

skyddas av sammanhängande däck. I allmänhet har ångslupen ett tämligen lågt över vattenlinjen beläget huvuddäck och ett högre beläget fördäck»<sup>5</sup> Någon entydig definition finns således inte men det är tämligen klart att det handlar om ett mindre fartyg försett med en ångmaskin, vanligen avsett för insjö eller kustfart.

Det som var avgörande för att ångslupen skulle ha möjlighet att utvecklas berodde främst på två faktorer, den första var tekniska innovationer och den andra var lagstiftning. De första ångsluparna som dök upp var relativt primitiva skapelser och framdriften sköttes av skovelhjul. Ångpannorna var tillverkade av gjutjärn eller av koppar. Problemet med dessa pannor var att de inte tålde tillräckligt högt tryck och därför inte kunde ge tillräckligt hög effekt för att kunna tillåta propellerframdrift. En av de tekniska innovationer som gjorde det möjligt att utveckla ångbåtarna var den så kallade *Bessemerprocessen* vilket skapade förutsättningar för att bygga cylindriska ångpannor, vilket tålde de höga tryck som skulle behövas för propellerframdrift av båtarna.<sup>6</sup>

Bessemerprocessen är uppkallad efter sin upphovsman Henry Bessemer, vilken lanserade sin metod 1856. Denna metod kom att revolutionera järnhanteringen i världen på 1860-talet då den slog igenom internationellt. Man kunde nu producera ett högkvalitativt stål i stor skala till ett mycket lägre pris än tidigare. Svensken GF Göransson blev en svensk pionjär inom stålframställningen med den så kallade *Götstålsmetoden*, då han gjorde sig bekant med Henry Bessemer och lyckades förvärva en del av hans patenträtt i Sverige. Göransson medverkade till att den nya processens lanserades i världen och i Sverige. Mot slutet av 1860-talet och framåt kom de nya stålqualiteterna att produceras i Sverige.<sup>7</sup>

Den andra viktiga tekniska innovationen som gjorde det möjligt att utveckla fartygstypen, var införandet av fartygspropellern, vilken svensken John Ericsson stod bakom. Den troligen äldsta fartygspropellern härstammar från 1843, och utvecklades av Ericsson vid Motala verkstad samma år. Den första svenska ångbåten med propellerframdrift kom att byggas vid samma verkstad två år senare. Propellern gav stora fördelar gentemot de tidigare skovelhjulen som tidigare använts vid framdrift av fartygen.<sup>8</sup> Det var nu mycket lättare att manövrera och framföra fartygen, vilket gav stora fördelar i trånga passager, vid tilläggning och inte minst vid framförande under isförhållanden där hjulen var hopplöst missanpassade.

Lagstiftningen kom från mitten av 1800-talet att skärpas vad det gällde fartygstrafiken, vilket kom att ställa högre krav på fartygen. Detta ledde till att fartygen var tvungna att utvecklas för att följa de nya reglerna.

Redan 1849 kommer en reglering, vilken förbjöd passagerarfartyg att ha gjutna ångpannor, samt att pannan måste förses med en manometer och säkerhetsventil. I regleringen ställs också vissa krav på fartygets byggnad, däckning samt vattentäta skott. År 1873 kommer ett ångslupsreglemente som mer i detalj reglerar ångslupstrafiken. Här

---

<sup>5</sup> Ibid.

<sup>6</sup> Ibid. 9f.

<sup>7</sup> Magnusson, Lars, *Sveriges ekonomiska historia*, Stockholm 2002, S. 323.

<sup>8</sup> Ekström och Olsson, *Alla våra ångslupar*, Stockholm 1994, S. 27.

regleras sådant som säkerhetsföreskrifter, tillstånd och behörigheter, och till och med att befälhavaren skall bära rätt typ av huvudbonad.<sup>9</sup> Denna reglering av ångslupstrafiken är ett tecken på att trafiken kraftigt måste ha expanderat från runt mitten av århundradet och framåt.

Under 1860-90- talen byggdes stora serier av ångslupar. Pionjärer i sammanhanget var främst Linholmens Varv i Göteborg som redan från 1860 byggde en första generation av propellerångslupar. Andra tidiga aktörer i sammanhanget var Bergsund och Motala verkstäder. Efterhand kom ångsluparnas konstruktion att förfinas, både i avseendet av utförandet av skrov, panna och maskin, men också av passagerarutrymmena.

Ångbåtsbyggandets utveckling ägde rum under en tidsperiod då Sverige befann sig i en fas av kraftig industriell expansion. Varvsverksamheter där man byggde fartyg i järn var en företeelse som utvecklade sig ur de mekaniska verkstädernas utveckling. Under perioden från 1850- talet till och med mitten av 1870- talet så expanderade dessa verkstäder i mycket stor omfattning med en tillväxt årligen på hela 20 %! Framstående mekaniska verkstäder under perioden var bland andra Nydqvist & Holm i Trollhättan, Kockums i Malmö, Linholmen och Eriksberg i Göteborg. JMW startade sin verksamhet under denna epok. Den höga tillväxten med många kraftigt expanderade aktörer, visserligen i kombination med en växande marknad ledde till en ökad konkurrens inom industrin.<sup>10</sup>

Det var inte bara verkstadsindustrin som expanderade, utan Sverige befann sig i en gynnsam ekonomisk utveckling, vilken höll på att omvandla Sverige till ett industriland. De två decennierna under 1860- och 1870- talen var mestadels gynnsamma för svensk ekonomi. Utvecklingen vände däremot 1878/79 då en kris uppstod. I krisens följd fram till början av 1890-talet präglades Svensk ekonomi av en depression som utmärkte sig genom, fallande priser, svagare export, och en mycket omfattande utvandring.

## Marias historia

### **Byggnation vid JMW 1890**

JMW var från början enbart ett gjuteri och startades år 1860 av bröderna Johan Edvard och Carl Lundström samt av Frans Gustav Sandwall. Sandwall kom att bli den drivande i företaget, och det kallades ofta för »Sandwallska gjuteriet«. Verksamheten var i början ytterst blygsam.<sup>11</sup> Produktionen i verkstaden var blandad och i början av 1880-talet började man att intressera sig för att bygga ångbåtar, bland annat därför att man drabbats av lågkonjunkturen och hade det dåligt på ordersidan.

---

<sup>9</sup> Ekström och Olsson, *Alla våra ångslupar*, Stockholm 1994, S. 12f.

<sup>10</sup> Schön, Lennart, *En modern svensk ekonomisk historia*, Stockholm 2000, S. 180f.

<sup>11</sup> Gullberg, Erik och Améen, Lennart, *Jönköping stads historia*, S.297.

I ett brev från direktör Sandwall till hans systerdotter som sedermera tagit över dennas järnaffär, framgår Sanwalls ambitioner kring båtbyggandet. Han skriver att han sett att tidningarna i Vernamo nämnt att ett bolag skulle bildas som skulle bedriva ångbåtsfrakt och han ser då möjligheten att bygga en båt till dem. Han ber systerdottern att tala med dem och han skriver att »jag önskar leverera ångbåten med maskin och allt komplett. Jag har ritningar färdiga till [tre olika ångbåtar]... och undrar om någon av dessa skulle passa? Jag gör mycket plåtarbete så som ångpannor m.m och har en förman och arbetare som bygt många ångbåtar och då min ingenjör just är hemma i båtbyggeri så skulle ett utmärkt arbete kunna påräknas«<sup>12</sup>

Sandwall planerar att under vintern 1882 bygga en ångbåt fortskrider och han ämnar köpa plåt av Domnarvets järnverk och han frågar bestämt efter bessemerplåt. Han skriver »Då jag tänkt bygga en liten ångslup och till den behöfver den Bessemerplåt som närlagde förteckning upptager så anhåller jag att ni wille på Stockholm Riksdagens andra Kammare svara mig till hvilket pris billigast den kan levereras samt huru snart.«<sup>13</sup> Som det framkommer så var Sandwall en framstående man som inte enbart var fabrikör utan även satt i riksdagen.

I ett annat brev till en tilltänkt kund ångslupen försöker Sanwall marknadsföra sin första båt. Man kan där läsa: »Har ni bränsle till billigt pris och icke fäster mycket afsende på åtgången så tillverka wi en sorts maskiner som draga något mer bränsle men äro så enkla att en alldeles ovan person med wanligt förstånd kan sköta dem. Priset å dessa maskiner är billigt!«<sup>14</sup>

Båten blir tillslut färdig och döps till Maria. (Denna ångslup är Maria nummer 1 och skall ej förväxlas med Maria 2)  
Ångbåtsbyggandet hos JMW väckte viss uppmärksamhet i närområdet. Smålands Allehanda skriver om den första ångbåten som har byggts i Jönköping.

»Detta fartyg, å hwars wimpel läses det wackra namnet 'Maria' är wisserligen icke stort, det mäter 48 f. 3 t. i längd, men hwad snabbhet, smäckra former och soliditet i alla detaljer beträffar torde 'Maria' ej så lätt öfverträffas af liknande, från våra största skeppsbyggerwerkstäder utgångna slupar.« Man kan längre fram i samma artikel läsa skribentens lyriska hyllningar av det Sandwallska ångslupsbygget. »och wåga wi tro, att 'Maria' ej skall blifwa den första och sista ångslup med whilken han bidragit till bildandet af 'Jönköpings flotta'«<sup>15</sup>

---

<sup>12</sup> JMW:s arkiv, Pärm med lösblad märkt *Förteckning JMW:s historia etc.*, avskrift av brev från verkstadschefen Sandwall till »Min kära Edla!«, 11/2 1882.

<sup>13</sup> JMW:s arkiv, Pärm med lösblad märkt *Förteckning JMW:s historia etc.*, avskrift av brev från Sandwall till »Domnarfvets Jernverk«, 19/2 1882.

<sup>14</sup> JMW:s arkiv, Pärm med lösblad märkt *Förteckning JMW:s historia etc.*, avskrift av brev från Sandwall till »okänd kund«.

Ångslupen Maria (I) byggdes på spekulaton för att sysselsätta arbetarna på JMW och det är tydligt att det inte var någon långsiktig planering som låg bakom starten på byggnationer av ångslupar. Företaget hade tidigare gjort reparationer på ångbåtar men aldrig tidigare försökt sig på några egna nybyggnationer. En av ingenjörerna på JMW vid namn Sjöberg hade varit och arbetat på skeppsvarv i England och var intresserad av skeppsbyggeri. Denne Sjöberg skall enligt en variant ha påverkat en chef vid namn Artman, att börja bygga ångslupar. Enligt Artman så gick det inte till så utan på följande sätt.

»Då mot slutet av 1881 (1880?) hade plåtarbetet började tryta, sade jag till Sandwall: 'jag har rakt inget plåtarbete år plåtslagarne, vill Herr Sandwall vi bygger en liten ångbåt på spekulaton?' – 'Inte kan Herr Artman bygga några ångbåtar? – Jo, der gjordes i Lidköping några stycken, till vilka jag gjorde alla ritningarna.' – 'Åh f-n, ja gör en ångbåt då.' Nu blev det att i hast rita upp upp sjelfva båten och att göra en modell, så att plåt och annan materiel skyndsamt kunde beställas, och i väntan på detta rita ångmaskin, ångpanna och detaljer. Båten blev färdig sommaren 1882 – och döptes till Maria, efter fru Sandwall.«<sup>16</sup>



Ångslupen "Maria" sjösättning 1882.

*Maria (I) sjösätts vid JMW 1882.*

Källa: Axel Mollstadius,  
*JMW:s äldsta historia.*

JMW kom att bygga ångbåtar under en relativt begränsad tidsperiod, och från starten 1882 fortlöpte varvsverksamheten fram till 1905. Under perioden byggdes totalt 32 stycken ångbåtar av varierande storlek. De flesta verkar ha varit ångslupar men även större ångfartyg byggdes. Den största och i särklass dyraste, men också mest kända byggnationen ägde rum då *Motala Express* 1895 blev färdigställd. Totalt byggdes tre stycken ångslupar med namnet *Maria* med byggnadsnummer 1 (*Maria I*), respektive 14 (*Maria II*) och 16 (*Maria III*).<sup>17</sup> I JMW:s ångbåtsjournal framgår byggnadsår först från ångbåtsbygge 19 och framåt.

<sup>15</sup> JMW:s arkiv, Pärm med lösblad märkt *Förteckning JMW:s historia etc.*, Avskrift från tidningsartikel i *Smålands Allehanda*, 18/10 1882.

<sup>16</sup> Mollstadius, Jönköping 1960, S. 89.

<sup>17</sup> JMW:s arkiv, *Ångbåtsjournal*.

Maria (II) byggdes år 1890, vilket går att styrka genom att det finns en förteckning över de ång- pannor och maskiner som byggdes vid JMW och de maskiner och pannor som skulle placeras i en ångbåt var markerade, med bland annat fartygsnamn och årtalsmarkering.<sup>18</sup> Även Axel Mollstadius uppger i *JMW:s äldsta historia* att Maria (II) byggdes år 1890.

Enligt dessa journaler så såldes Maria (II):s panna och maskin, och således hela båten till en P. Hj. Arhusiander i Sundsvall. Det framkommer också här att Maria (II) utrustades med en ångmaskin av högtrycks sjömodell vilken var stående. Maskinen skall enligt förteckningen gjort 247 slag/min och haft ett ångtryck på 6 ½ kg. Ångmaskinen kostade då 2017 kr. Pannan som hon utrustades med var en oval sjöpanna som kostade 2612 kr. Av förteckningarna framgår det också att Maria (III) byggdes det följande året, 1891.<sup>19</sup> Maria (II) skall enligt uppgift av Mollstadius totalt ha kostat 14 400 kr.<sup>20</sup> Av inledningen så framgick det att ångsluparna med namnet Maria skulle varit döpte efter fru Sandwalls döttrar. Detta stämmer uppenbarligen inte då det av ovanstående information måste betraktas som mer rimligt korrekt, nämligen att ångsluparna vid namn Maria döptes efter Sandwalls hustru.

### **Maria som passagerarångslup ca 1890-1916**

Efter att Maria (II) sålts till P. Hj. Arhusiander i Sundsvall så skall hon därefter ha trafikerat holmarna i Sundsvalls som passagerarångslup.

I en tidningsartikel som antagligen är från *Sundsvalls tidning* eller möjligen *Dagbladet* kan man läsa om ångslupstrafiken i Sundsvall. Man omnämner här två stycken ångslupar som skall ha varit passagerarbåtar, dels Maria (II) och Kubikenborg. Båda båtarna skall ha trafikerat sträckan vid Heffners och ut till Ortviken och ända ut till Petersviken. I artikeln står det att vägarna ut till de sträckor som trafikerades av båtarna var så dåliga att de inte var farbara under höst och vår, »för den som kommer ihåg«. Detta tyder på att artikeln kanske är från 1950-talet eller däromkring. Det står också att spårvagnarna introducerades i Sundsvall från och med 1911 och att folk åkte med dessa istället. Med i artikeln är också en vacker bild på Maria (II), lövad vid midsommar 1909.<sup>21</sup> Samma bild förekommer också i en tidningsartikel i *Dagbladet*, vilken handlar om båttrafiken förr i tiden i Sundsvall.<sup>22</sup>

<sup>18</sup> JMW:s arkiv, *Ångpannor och Ångmaskiner*.

<sup>19</sup> Ibid.

<sup>20</sup> Mollstadius, 1960, S. 94.

<sup>21</sup> Okänd tidningsartikel, antagligen från *Sundsvalls Tidning* eller *Dagbladet*, *Då en åktur till Heffners och Ortviken kostade 5 öre*.

<sup>22</sup> *Dagbladet*, *Det fanns en tid då det vimlade av fartyg*, 15/7 1978



*Maria lövad vid midsommar år 1909. Källa: Dagbladet 15/7 1978*

Medelpads sjöhistoriska förening skriver i sin tidning *Lubrikatorn* vid ett par tillfällen om de ångslupar som trafikerade Sundsvallsfjärden. I det sammanhanget så nämns Maria (II) ett par gånger. Den första artikel kronologiskt, vilken är från 1989, handlar om ångsluparna på Sundsvallsfjärden. Där kan man läsa att författaren till artikel kommer ihåg att det gick spåvagnar mellan Ortvike-Heffners-Sundsvall, samma sträcka som Maria (II) trafikerade, och att linjen invigdes 21 december 1910. Innan dess var trafiken med ångslupar en nödvändighet för att upprätthålla förbindelser mellan olika sågverken och staden Sundsvall. Sågverken låg tätt runt Sundsvall och det var stora skaror med arbetare som på den tiden hade behov av kommunikationerna, vilka ångsluparna upprätthöll. Heffners sågverk var en av dessa. Då Maria (II) insattes på traden Sundsvall-Ortviken-Petersvik och Kaptensudden på Alnön, så ersatte hon den tidigare båten Trio, vilken är Maria (I), som bytt namn. Maria (II) skall i folkmun oftast kallats för »Maja«. Befälhavare på den nyinsatta Maria (II) skall ha varit en O F Ågren. I artikeln kan man också läsa att från och med 1899 så började ångslupen Kubikenborg att konkurrera med Maria (II) på samma trad, men att det fanns en viss negativ inställning att åka med denna slup som också kallades för »kusen«, trots att det var en finare båt. Enligt skribenten så skall »kusens« popularitet dalat ytterligare då hon råkat segla över sin konkurrent och sänkte henne vid Heffnerssågen! Ingen ytterligare förklaring ges i artikel om den påstådda incidenten. Kan Maria (II) ha sjunkit utanför Heffners sågverk och därefter blivit bärgad igen? Detta är en gåta som jag varken kunnat verifiera eller falsifiera. Signaturen »Viod« skriver i tidningen *Nya samhället* om konkurrensen mellan de båda sluparna.

»Dom flesta på Heffnersidan åkte med 'Maja', men det fanns också dom som åkte med den båt som först kom till kajen. En gång när Sundström, som var styrman på 'Maja' gick sin rond med biljettväskan på magen, var det en stuveriarbetare som trängde sig fram till honom och sa: Här har du 15 öre till som vi skramlat ihop, för Du ska taméfaen inte förlora nå't på resan, de va så, att de var tre blekisar som svek på 'Mariakajen' och åkte med 'kusen'«. <sup>23</sup>

Det är delvis ganska förvillande att skilja ut information som handlar om Maria (I) och Maria (II), speciellt eftersom Maria (I) redan tidigt bytte namn till Trio vilket även Maria (II) kom att göra, fast betydligt senare. Två artiklar i *lubrikatorn* skänker delvis nytt ljus över detta.

I *lubrikatorn* Nr 1. 2003 återfinns en artikel om *Maria och andra Jönköpingsbyggen*. Maria (I) vilken byggdes som passagerarångslup 1882 vid JMW, fick måtten 14,70 x 3,40 x 2,03 med en ångmaskin byggd av varvet på 6 Nhk. Hon köptes först av en N C Karlsson i Stockholm, men där blev hon bara en kort period och redan året därpå såldes hon till Triobolaget i Sundsvall, och även hon fick Namnet Trio . Hon gick i trafik mellan Sundsvall – Heffners – Ortvikén – Petersvik, då hon ersatte än äldre slup. År 1890 ersattes Trio (1) med Maria (II). <sup>24</sup>

---

<sup>23</sup> *Lubrikatorn, Ångsluparna i Sundsvallsfjärden*, Nr 1 1989.

<sup>24</sup> *Ibid., Maria och andra Jönköpingsbyggen i Norrland*, Nr 1. 2003



Karta över Sundsvallsfjärden vilka Båda Maria (I) och (II) trafikerade. Den övre pilen markerar den trad Som ångsluparna gick i. Den nedre Pilen markerar platsen där Maria (II) skall ha verkat på 1960- talet. (Mina markeringar)

Källa: Svenska Stadsmonografier Sundsvall Härnösand Kramfors Örnsköldsvik med omgivningar.

Man kan i en notis från Sundsvall tidning från 1963 få ett par anekdotiska upplysningar om Maria (II):s sista tid som passagerarångslup där man bland annat får reda på att hon 1913 skall ha varit grönmålad.

»'Ångaren Maria uthyres för lustturer' annonserar dess kapten, Adolf Sundström, i dagens ST för femtio år sedan. Kommer ni ihåg den lilla grönmålade, lågt på vattnet liggande slupen, som gick regelbundna turer mellan inre hamnen och Heffners före spårvagnarnas tid. Kaptenen var helt i stil med båten, mycket liten till växten men en hedersman. Jag tror f. ö. att han ägde båten. På kvällarna tog han emot biljetter på Thule-biografen när denna var inrymd på den s.k. 'Terrassen', en stor trappa upp i Godtemplarhuset. Sen spårvagnen kom till, lönade det dig icke längre med traden till Heffners, utan det blev lustturer och tillfälliga uppdrag för den lille kaptenen och hans lilliput-båt. Sen blev den visst till stuveriarbetarbåt.«<sup>25</sup>

### Maria byter skepnad. Arbetsbåt ca 1915-70 under namnet Trio.

Perioden från och med att Maria (II) togs ur reguljär passagerartrafik och framåt har varit väldigt svår att försöka kartlägga. Även vilket år som Maria (II) togs ur reguljär trafik har varit svårt att belägga. Detta skedde någon gång mellan 1910 och 1913. Enligt ovan nämnda tidningsnotis så skall Maria 1913 inte längre gå i reguljär trafik utan båten hyrdes istället ut för lustturer. Detta kan således inte varit tillräckligt

<sup>25</sup> Sundsvalls Tidning, *Sundsvall för 50 år sedan*, 1963.

lönsamt då denna period varade relativt kort. Maria (II) bytte namn till Trio någon gång mellan 1913 och 1918.

Maria (II) skall 1901 ha ägts av en G B Modin, Sundsvall och 1918 av en J A E Jernberg, Sundsvall och skall vid det senare årtalet ha fungerat som vatten och bogserbåt under namnet Trio. År 1919 den 8/1 köptes Trio av Stuveribolaget i Sundsvall för 29000 kr, enligt uppgift. Behovet av stuveribåtar i trakten var uppenbarligen stort då handeln expanderade. Handeln med trävaror från de norrländska sågverken var de primära produkterna som lastades på väntande fartyg för export. Behovet av arbetskraft var stort och stora skaror sökte sig till Sundsvallsdistriktet där många fick anställning inom stuveriet. Denna brokiga skara av människor gjorde att stuveriarbetarekåren, även kallade »sjåare« hade uselt rykte. År 1935 var stuveriepoken över för Trio och hon såldes vidare för endast 500 kr till båtens dåvarande befälhavare, kapten Sundström. Om denna uppgift är korrekt så kan man fråga sig vilket skick båten befann sig i vid mitten av 1930-talet. Troligen så slets båten kraftigt under stuveriperioden. Trio skall ha funnits kvar i Sundsvall till in på 1950-talet, då båtens ångpanna och maskin togs ur båten blev således en pråm.<sup>26</sup>

Denna kapten Adolf Sundström som dykt upp i källorna vid flera tillfällen verkar haft en lång historia som går att knyta an till Maria (II). Han skall enligt Oskar Eriksson först ha börjat på Maria (II) som biljettförsäljare.<sup>27</sup> Han avancerade därefter vidare till styrman och åtminstone från och med 1913 dess kapten och befälhavare, och från 1935 båtens ägare. Hans historia bör innebära att han seglat åtminstone runt 30 år på Maria (II). Hur länge han ägde båten är okänt.

Maria skall enligt uppgift från Oskar Eriksson inte slutat sin kommersiella bana som pråm utan skall 1966 enligt denna fortfarande vara i drift utanför Sundsvall vid Svartviksbukten, nu mera som en motoriserad båt. Han tillägger också att detta tecken på uthållighet av en så gammal båt är »en god reklam för forna tiders plåtmaterial«.<sup>28</sup>

---

<sup>26</sup> Ibid. *Sundsvalls Förenade Stuveri AB*. Nr 1.2003.

<sup>27</sup> Eriksson, Oskar, *Albertina från Gaffelby*, 1966, S. 20.

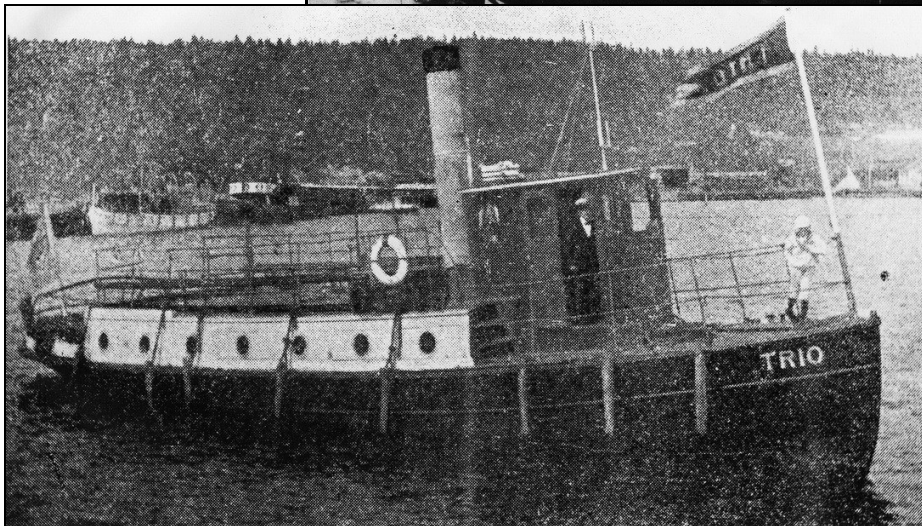
<sup>28</sup> Ibid.



*Tre fotografier som föreställer Trio. Källorna ger här inga säkra svar om någon av ångbåtarna kan vara ursprungliga Maria (II). Den understa bilden skulle kunna vara Maria (II) på grund av att stävens utseende påminner om fotografiet på Maria (II) lövad. De andra två föreställer antagligen den ursprungliga Maria (I).*

Källa:

Översta bilden, Lubrikatorn Nr. 4. 2003.



## Maria ur yrkesdrift – privata aktörer tar vid ca 1970-75-

Någon gång efter 1966 hade Trio spelat ut sin roll som ett kommersiellt fartyg då hon nu var ett åldrat fartyg och skicket var antagligen inte det bästa. Vid mitten av 1970-talet hade båten i alla fall hamnat hos okända privata aktörer vars syfte var att nyttja henne som fritidsbåt.

Från och med 29/3 -1981 skall en Bengt Sundgren tillsammans med en Lars Petterson förvärvat båten som nu återigen heter Maria, den blev även då registrerad som fritidsbåt hos sjöfartsverket. Båten fanns då i Stockholm.<sup>29</sup>

Då Maria (II) byggdes om från den kommersiella trafiken till fritidsbåt så byggdes hon om totalt. Hela båtens utförande förändrades helt. Hon skulle nu bli en riggad motorseglare. Ny maskin, en sexsyllindrig Scania D11 från 1971 installerades samt ny rostfri axel. Mycket plåt byttes på skrovet både under vattenlinjen och på friborden. Även relingarna förnyades vid denna tid. Maria (II) fick också ett helt nytt däckshus, samt att hon riggades med två master. Båten liknade nu mera ett nybygge och det enda som kunde ge en ledtråd till att hon en gång i tiden varit en ångslup var skrovformen.



Jag har försökt att kontakta de som var ägare av Maria (II) från och med 1981, för att det skulle kunna bidra med ytterligare upplysningar, men tyvärr har detta inte gett något resultat.

Båten färdigställdes under 1980-talet för en seglation till Västindien, men redan 1984 seglade Maria (II) på en resa från Stockholm över Östersjön, Bornholm och de andra danska öarna, samt tyska nordkusten.

<sup>29</sup> Dokument i min ägo, *Registreringsbevis, fritidsbåt*.



*Maria under mitten eller slutet av  
1980- talet, liggandes vid någon  
av Stockholms Kajer.*

Källa: Jubileumsskrift  
Stockholms skeppsföring 25 år.

Enligt uppgiften från informationsskylten som satt uppsatt vid Maria (II) då jag köpte henne, så blev den efterlängtrade Västindienseglatsen av mellan åren 1988-91. Hon skall ha seglat till Karibien samt till Nord och Sydamerika.



*Maria under  
seglatsen  
till Karibien.*

Efter att den långa seglatsen genomförts återkom Maria (II) återigen till Stockholm. Hon var i ägo hos Bengt Sundgren fram till år 2000 då hon såldes till en Matti Larsson. Matti Larsson, kom sedan att disponera båten tillsammans med en Magnus Karlén med flera, vilka ämnade använda Maria (II) som ett flytande kontor i Stockholm, med kajplats vid Söder mälärstrand. De gjorde omfattande renoweringar, främst beträffande båtens inredning. Exteriört behölls Maria (II) i samma utförande som tidigare även om det rustades upp. Den största förändringen var att all tidigare

inredning revs ur båten, vilken härstammade från 1970 och 1980-talen. Skrovet rostskyddsbehandlades nu invändigt. Helt ny inredning byggdes nu i Maria (II), mestadels av solida trämaterial, som furu och ek. Då ombyggnaden var färdig använde man båten som ett flytande kontor, som huserade nyhetsbyrån Sirén, under ett par års tid. Då verksamheten expanderade behövde man ha större lokaler och det flytande kontoret blev allt för trångt för verksamheten. Det var då man bestämde sig för att sälja vidare båten.<sup>30</sup>

### **Maria i undertecknads ägo, 2006-**

Sedan Maria (II) hamnade i min ägo har jag gjort vissa ombyggnader och renoveringsarbeten. Båten är idag i relativt gott skick med tanke på sin ålder. Jag har delvis byggt om båtens exteriöra utseende. Maria (II) är inte längre en motorseglare utan jag har försökt att återskapa drag som påminner om Marias tid som ångslup, eller i alla fall har en koppling till mindre båtars utseende från början av förra sekelskiftet. De viktigaste förändringarna är här att riggen har monterats ned för att istället ersättas av en skorsten, vilken leder till en kamin. Peket har tagits bort till förmån för en rak stäv med tidstypiska linjer. Verandadäcket som fanns på fördäck har tagits bort. Omfattande rostknackning och målningsarbeten har gjorts på däck. Under sommaren 2008 torrsattes Maria på Gotenius Varvs slip. Där gick skrovet igenom, en bottenventil byttes, mindre svetsarbeten gjordes samt bottenmålning. Inredningen har också delvis byggt om för att fylla nya behov. I maskinrummet har ett nytt elverk installerats, samt vissa renoveringar har gjort på huvudmaskinen. En del slangar har bytts, samt oljekyl. Värmeväxlaren på huvudmaskinen har också renoverats.



*Undertecknad, bredvid nytillverkad skorsten vid Gotenius Varv, 2006.*

---

<sup>30</sup> Informationen är bekräftat av Magnus Karlén.



*Maria vid Gotenius slip i Göteborg, sommaren 2008.*



*Maria lägger till vid Gullbergskajen i Göteborg sommaren 2008.*

## **Marias framtid**

Maria (II) används idag som fritidsbåt, men också som bostad. Framtiden för båten ser relativt ljus ut då den är vid ganska gott skick. Men det krävs hela tiden ständigt underhåll och en båt förfaller snabbt om underhållet bli eftersatt. Det krävs att ägaren kan lägga ner mycket arbete på en båt av det här slaget själv för att minimera kostnaderna, eller ha väldigt gott om pengar. Det är här i sammanhanget viktigt att ha kunskap för att genomföra reoveringar och, eller ha rätt kontakter. Maria (II) är en båt som ruvar på gamla anor, men hon är inte kulturhistoriskt intressant i det avseendet att hon är en båt som inte är bevarad i något bruksskick över huvudtaget. Det enda som egentligen är i originalutförande är själva skrovet. Så länge Maria (II) fyller en funktion och på det sättet har ett värde som är tillräckligt högt så kommer hon att bevaras. En hotbild som i framtiden skulle kunna uppstå och hota båtens existens är tillgången på billiga kajplatser för en båt av det här slaget.

## **Avslutning**

### **Sammanfattning och slutsatser**

Maria (II) har en lång historia som sträcker sig enda tillbaka till 1890 då hon byggdes som passagerarångslup vid JMW. Det som är utmärkande för båtens historia är att hennes användningsområden radikalt har skiftat flera gånger genom historien. Hon byggdes som passagerarångslup och verkade som sådan i mer än tjugo år. Därefter bytta hon namn till Trio i och med att hon blev stuveriarbetsbåt, och verkade som detta i nästan tjugo år. På 1950-talet skall hon ha blivit pråm för att därefter ha motoriserats och återigen används kommersiellt under 1960-talet. På 1970-talet var den kommersiella epoken definitivt slut och hon övergick i privat ägo. I privat ägo byggdes hon om till fritidsbåt som motorseglare, vilket hon verkade som under 1980 och 90-talen, där den mest framträdande resan gick till bland annat Karibien. I slutet av millenniet var det åter igen dags för Maria (II) att byta skepnad och år 2000 blev hon flytande kontor i centrala Stockholm. Från 2006 och framåt har Maria varit i min ägo och fungerar idag som fritidsbåt och bostad.

En viktig orsak till att Maria (II) fortfarande finns bevarad idag är att hon hela tiden har fyllt ett värde som var tillräckligt för att inte bli upphuggen. Detta har skett genom att båten har haft en förmåga som skulle kunna liknas vid en kameleonts

beteende. När förutsättningarna har ändrats så har även båten förändrats, för att leva upp till de nya förutsättningarna. Hon har på detta sätt byggts om ett antal gånger för att leva upp till nya förutsättningar och på så sätt lyckats att skapa ett värde som är tillräckligt stort för att inte bli upphuggen. Om Maria (II) inte lyckas förändra sig för att skapa ett värde som är tillräckligt stort, så kommer hon förmodligen att sluta som plåtskrot, vilket hade varit tråkigt.

### Kända ägare av Maria (II)

P. Hj. Arhusiander	Sundsvall	1890-1901
G. B. Modin	Sundsvall	1901-?
J. A. E. Jernberg	Sundsvall	1918-1919
Sundsvalls förenade stuveri AB	Sundsvall	1919-1935
Adolf Sundström	Sundsvall	1935-?
Okänd ägare		
Bengt Sundgren	Stockholm	1981-2000
Matti Larsson m.fl.	Stockholm	2000-2006
Carl Engwall	Göteborg	2006-

### Tekniska specifikationer av Maria (II) idag

Byggår:	1890 vid JMW
Båttyp:	Byggd som passagerarångslup, idag motoriserad.
Material:	Järn/stål
Största längd:	16,50 meter
Största bredd:	3,78 meter
Djupgående:	1,80
Maskin:	Scania D11, 112 kW, 1971
Signal:	SFB 8223

## Käll- & litteraturförteckning

### Litteratur:

Ekström, Gert och Olsson, Carl-Gunnar, *Alla våra ångslupar*, Stockholm 1994.

Eriksson, Oskar, *Albertina från Gaffelby*, 1966, S. 20.

Gullberg, Erik och Améen, Lennart, *Jönköping stads historia*, S.297.

Harnesk, Paul, Red. *Svenska Stadsmonografier Sundsvall Härnösand Kramfors Örnköldsvik med omgivning*. Uppsala 1950.

Magnusson, Lars, *Sveriges ekonomiska historia*, Stockholm 2002, S. 323.

Mollstadius, Axel, *JMW:s äldsta historia 1860-1897*, Jönköping 1960, S. 94.

Schön, Lennart, *En modern svensk ekonomisk historia*, Stockholm 2000, S. 180f.

### Tidskrifter och dagstidningar:

Dagbladet, *Det fanns en tid då det vimlade av fartyg*, 15/7 1978

Lubrikatorn, utgiven av Medelpads sjöhistoriska förening, valda nummer.

Sundsvalls Tidning

Okänd tidningsartikel, antagligen från Sundsvalls Tidning eller Dagbladet.

### Arkiv:

JMW:s arkiv, Landsarkivet i Vadstena, fullständig arkivförteckning saknas.

- Pärm med lössblad märkt *Förteckning JMW:s historia etc.*
- *Ångbåtsjournal*.
- *Journal över byggda ångmaskiner*.
- *Journal över byggda ångpannor*.

### Informanter:

Magnus Karlén, 2010.

### Övrigt:

Dokument i min ägo: Informationstavla från Stockholms skeppsförening om Maria.

Dokument i min ägo, *Registreringsbevis, fritidsbåt*,

Jubileumsskrift, *Stockholms skeppsföring 25 år*, 1989.