

En hülångare, som kan vara Salmi (ex Örsundsbro), troligen vid Båtskärsnäs. Foto G.H. Holmström, i Sjöhistoriska Museets arkiv.

Hülångare i norra Bottenviken och andra fartyg i linjetrafik där – del 1

Av Arne Sundström

I en tidigare artikel (Länspumpen 2000:4) har jag berättat om trafiken med kustångare till olika hamnar i Bottenvikens nordligaste del. Det fanns också en rätt omfattande ångbåtstrafik mellan hamnarna i detta område. Några fartyg gick hela vägen från Luleå till Haparanda, andra bara delsträckor därav. Flertalet var hülångare, vars ringa djupgående passade bra i dessa grunda farvatten.

Den mest omtalade av dem var **Haparanda**, men även tio andra hülångare skötte verksamhet här: **Aros, Castor, Fänrik Stål, Gellivara, Nils Sture, Prince of Wales, Risö, Salmi, Ådalen** och **Ägir**. Av dem användes tre-fyra mest som bogserare men kunde också ta passagerare. Här uppe fanns också två svenskbyggda hülångare som gick på finska sidan av Bottenviken upp till Torneå, **Wellamo** och **Pohjola**, och den lilla hülångaren **Nord** som trafikerade en sträcka långt upp i Torneålv. Det gick också flera propellerångare här uppe, många specialbyggda för att gå i grunda farvatten.

För att ge en någorlunda bra bild av denna ångbåtstrafik berättar jag här först om hur trävaruindustrin byggdes upp i Norrbotten, hur företagen skaffade sig ång-

båtar och vad de användes till innan trafiken Luleå–Kalix–Haparanda kom igång.

I en andra del skildrar sedan hur denna kusttrafik började, utvecklades och avslutades. Lokaltrafiken vid Nederkalix och Seskarö tar jag sedan upp i särskilda artiklar.

Svansteinbolaget skaffar ångbåt
Startåret för den lokala ångbåtstrafiken i norra Bottenviken kan nog sättas till 1864. Några skogsföretag hade vid den här tiden anlagt nya sågverk och behövde modernisera sina transportmetoder. Ett av dem låg i orten Svanstein vid Torneå älv i Pajala socken och tog sin kraft från Kuita bäcks utfall i älven.

Vid Svanstein fanns tidigare ett privilegierat järnbruk, anlagt 1754 av brukspatro-

nerna Svanberg och Steinholtz, som döpte då om byn intill från Turtola till en kombination av deras efternamn. Svansteins bruk drevs därefter i samarbete med det närliggande Kengis järnbruk med anor från 1600-talet, men i mitten av 1800-talet fanns bara rester kvar.

År 1861 började vattenkraften vid Svanstein istället utnyttjas som drivkraft för ett sågverk, som drevs av ett bolag med Carl O. Schlytern, A.R. Lundblad och Adolf Hammarén i ledningen.

Från Svanstein fick de färdiga plankorna flottas nerför älven till utskeppningsplatser vid kusten, av vilka den mest skyddade låg i Salmisviken utanför Haparanda. Den var vid den här tiden privatägd och tillhörde Vuono by, och det inte gick någon allmän väg dit från Haparanda. Kustångare och andra fartyg hade ändå kunnat gå in till Salmis ända sedan trafiken från Stockholm började. År 1863 godkände riksdagen en jordavsöndring så att det gick att bygga en allmän väg Haparanda–Salmis, och här anlades sedan en riktig uthamn.

Som hjälp vid lastningen av trävaror,

bogsering och transport av gods och passagerare mellan Haparanda och Salmis lät Svansteins bolag William Lindbergs mek verkstad i Stockholm bygga en propellerdriven bogserbåt, som var klar 30 maj 1864 och döptes till **Carl Sparre** efter en populär landshövding i Norrbottens län, som sedermera blivit justitieråd och nu avlidit. Den var 62,25 fot lång, 12,15 fot bred och 4 fot djupgående. Maskineriet på 16 nom. hk gav en fart av 8–9 knop.

Med C R Wigert som befälhavare gav sig **Carl Sparre** norrut och anlände först till Luleå 5 juni 1864. Norrbottens-Kuriren skildrade besöket utförligt, och intresserade ordsbor inbjöds följa med på en lustfärd till Haparanda. I början av juli visade sig ångaren åter i Luleå och drog ut en del rätt ansenliga fartyg till segelbart vatten. Den passade också på att försöka ta sig uppför forsarna i Luleå älv vid Gäddvik, vilket den dock misslyckades med.

En ångslup också i Kalix

Den 6 augusti 1864 kunde Norrbottens-Postens korrespondent i Haparanda, signaturen Thor; så berätta om en räddningsinsats som **Carl Sparre** gjort någon vecka tidigare.

Några företagare i Nederkalix hade köpt in en egen ångslup, **Vikingen**, och gjorde en tur med den till Haparanda. Resan dit gick bra, men på återvägen kom den in på en oriktig farled och stötte hårt på grund. "Efter att med sin ångpipa ha höjt vid pass en timmas jämmerskrin upptäcktes ångslupen av **Carl Sparre** och frigiordades från grundet", berättade tidningen.

När **Vikingen** kommit hit upp är oklart. Rätt säkert hade den tidigare använts några år på annat håll. Senare registeruppgifter berättar att **Kalix-Vikingen** var byggd på Bergsunds mek verkstad i Stockholm 1861 och att den var 15,43 meter lång, 3,29 meter bred och 2,02 meter djup. Den kan därför vara identisk med den **Vikingen**, som enligt Norrköpings Tidningar levererades från Bergsunds till ett bolag i Norrköping i juli 1861. Denna ångslup gjorde året därpå tillsammans med systerbåten **Pampus** turer utåt Bråviken till bla Näveksvarn och Kvarsebo och skötte olika andra uppdrag men nämns inte följande år.

I tillverkningslistan för Bergsunds mek verkstad saknas uppgifter för 1861, men den har för 1862 med en **Vikingen** utan angiven beställare. En ångslup med detta namn mättes vidare i Stockholm 13 juni 1863, varvid dess mått befanns vara längd 47,4 fot, bredd 8,2 fot och djup 4,6 fot d v s 14,08 meter, 2,44 meter respektive 1,37 meter. Den verkar därför vara mindre än **Vikingen** i Kalix, och den i Stockholm användes också för olika resor här även de följande åren.



Hjulångaren *Gellivara* (ex *Angur*), enligt uppgift vid Nordanskär. Framför ligger ångslupen *Passpå*, och bakom en okänd ångare (endast skorstenen syns). Foto i Norrbottens museum.

Kalix-Vikingen fanns kvar här länge som bogserbåt. Den tillhörde från 1918 AB Ytterstfors-Munksund, bar från 1920 namnet **Ytterstfors 18** först i detta bolags ägo och sedan genom dotterbolaget AB Båtvik, såldes 1928 till Kalix Träindustri AB och återfick namnet **Vikingen**, som den slutligen behöll i AB Statens Skogsindustriers tjänst till 1950-talets slut. Åren 1960–1961 låg den upplagd men utrangerades lagom till sin 100-årsdag och såldes till Bröderna Josefsson i Luleå som kättingpräm.

Carl Sparre efterträds av Salmi

Haparandas första bogserbåt blev inte kvar här länge. Förmodligen återtogs **Carl Sparre** redan vintern 1864–1865 av varvet, användes några år för olika bogseringsuppdrag vid huvudstaden och såldes sedan i maj 1868 till firman Landqvist & Åström som ägde Norra vedmagasinet i Stockholm för att användas vid vedtransporter.

I april 1874 var det dags för nästa försäljning, nu till en redare Topelius i Helsingfors, där **Carl Sparre** fick behålla sitt gamla namn och användes för olika bogseringsuppdrag, bland annat fartyg, prämar och stockflottor. I augusti fick den exempelvis hjälpa till när kustbåten **Blixten** (med svenskt förflutet) gick på grund utanför Borgå. Den fanns bara kvar i Helsingfors två år och såldes därefter, kanske till Ryssland.

Våren 1865 var kapt. C.R. Wigert åter nere i Stockholm, nu för att hämta en efterträdare till **Carl Sparre**, hjulångaren **Salmi**. Den torde vara identisk med den **Örsundsbro**, som byggts på William Lindbergs verkstad för Örsundsbro Ångfartygs-

bolag. Enligt mätbrev från maj 1857 befanns denna då vara 72 fot 9 tum lång samt ha en bredd i vattenlinjen på 11 fot 10 1/2 tum och största bredd 12 fot samt ett djupgående på 3 fot 3 tum. Detta stämmer bra ihop med det mätbrev som i maj 1865 utfärdades för **Salmi** och som angav att ångaren var byggd i Stockholm av järn på klink, att dess längd var 72,9 fot och att bredden vid mätningssället midskepps var 11,70 fot. I bägge fallen angavs maskinstyrkan till 16 nominella hästkrafter. Det byggdes ingen annan ångare än **Örsundsbro** i Stockholm dessa år med liknande mått, och denna ångares trafik Stockholm–Örsundsbro hade upphört 1864.

Ägare till **Salmi** var säkerligen liksom till företrädaren Svansteins bolag, som samma år ombildades till Svansteins AB. Under två säsonger skötte ångaren viss reguljär trafik mellan Haparanda och Salmis hamn, men sedan fick den enbart bogsera och assistera där och i närområdet. Ett skäl var nog att **Salmi** hade svårt att ta sig uppför Torneälvs forsar vid vårfloedstider.

Bergman, Hummel & Co

Vem som ägde **Vikingen** nämndes inte i pressen vid den snöpliga grundstötningen, men det var nog trävaruföretaget Bergman, Hummel & Co, som 1 september 1863 bildats av Johan August Bergman, David Hummel och Johannes Sällström.

Av dem härstammade David Hummel från den holländska släkten Hommel van Zijpp, som invandrade till Sverige redan på 1600-talet. Namnet försvenskades, och under 1700-talet byggde släkten upp en stor handels- och industriverksamhet på



Johan August Bergman. Träsnitt av I Falander i Svensk Trävaru-Tidning 1889.

svenska västkusten.

David Hummel var son till ägaren av Kullens bomullsspinneri, Hans Vilhelm Hummel och Gustava Lamberg, och föddes 1820 i Lerum. Detta spinneri, som lär ha varit det första mekaniska bomullsspinneriet i Sverige, brann dock upp 1836. David Hummel fick då trots att han bara var 16 år sluta sin skolgång och istället ta ansvar för familjens försörjning.

Han kom på en fiffig idé: att köpa upp ved av bönderna, köra in den till Göteborg och sälja den med god förtjänst. Ynglingens initiativriktighet uppmärksammades snart av stadsmästaren Arvidsson, hos vilken han sedan tjänstgjorde som inspektor på Lagklarebäck i sju år. Därefter övergick han till de ansedda handelsföretagen Grönvall & Co och J. Barkley & Co i Göteborg och fick 1846 i uppdrag att resa upp till Norrbotten för att klara ut några trassliga affärer. Detta gick så bra att han föreslog sina principaler att börja bruks- och sågverksrörelse häruppe. Intresset var dock minimalt. David Hummel beslöt därför att på egen hand ge sig in i denna bransch, först ensam och sedan tillsammans med Ludvig von Betzen som också kom från Göteborg.

Detta företag, som tog v. Betzen, Hummel & Co. som firmanamn, växte sig starkt. Sedan v. Betzen valt att dra sig tillbaka ombildades företaget 1863 till Bergman, Hummel & Co, i vilket David Hummel själv satsade 200 000 riksdaler riksmünt.

Johan August Bergman hade en helt annan bakgrund. Hans far var grosshandlaren Johan Bergman Olsson, vars farfar Samuel Olofsson först var verksam i Piteå och sedan flyttade till Näsby i Nederkalix. Hans son Olof Samuelsson Bergman fortsatte och utvidgade rörelsen där.

Johan Bergman Olsson, som föddes 1800, etablerade sig redan 1826 som grosshandlare i Stockholm och köpte in sig som andelsägare i segelfartyg. År 1839 inköpte han

den vackert och praktiskt belägna egendomen Waldemarsudde, där han hade lastageplats, brädgård och den ännu bevarade oljekvarnen. Han ägde dessutom tre fastigheter i den sk Skeppsbroraden på Gamla Stans östsida men behöll egendomarna i Norrbotten. Här byggde han upp en omfattande trävaruverksamhet, med tyngdpunkt i Björkfors egendom och sågverk vid Sangisälven och anlade 1850 även ett stort skeppsvarv på Risö utanför Nederkalix, där ett tjugotal segelfartyg av olika storlek byggdes.

År 1858 ägde Johan Bergman Olsson bland annat briggarna **Svea**, **Astrid**, **Paul**, **Norden** och **Henrika** samt skeppet **Haparanda**, och han ägde även andelar i många mindre segelfartyg. Om detta berättas en hel del i Rospiggen 1951.

Johan August Bergman, som var hans äldste son, föddes 1827. Efter att ha gått igenom Nya Elementarläroverket fortsatte han sina studier i Uppsala och tog studenten 1842. Han fick sedan resa utomlands för att få språkkunskaper och arbetade därefter några år på faderns kontor. En tid var Johan August Bergman också en tid förvaltare uppe i Björkfors innan han 1850 gick in som delägare i v. Betzen, Hummel & Co.

År 1858 flyttade Johan August Bergman tillbaka till Stockholm och skötte därifrån firmans utländska affärer. Så fortsatte det också sedan företaget 1863 ombildats till Bergman, Hummel & Co. Han vistades ändå även fortsättningsvis mycket på släktgodset, särskilt efter faderns död 1865. Denne efterlämnade då en förmögenhet på över en miljon riksdaler riksmünt.

Utöver de vattendrivna sågverk man redan ägde investerade Bergman, Hummel & Co först i ett mindre ångsågverk i Yttermorjärv och därefter 1863 i en liten ångsåg, 'Lillsågen', i Karlsborg, uthamnen till Nederkalix. Denna ort hade först stavats Carlsborg efter Carl Grundén från Sundsvall, som anlagt lastageplats här 1850 och hade gemensamma affärer med v. Betzen, Hummel & Co.

Behovet av sågat virke växte, och 1869 beslöt Bergman, Hummel & Co anlägga en andra, större ångsåg i Karlsborg. Den var klar 1870 men fick vissa inkörningsproblem. För att klara transporterna hade man låtit bygga en kraftig bogserbåt vid Lindholmens varv, **Kalix**.

En senare känd man som anställdes som prokurist här 1869 var 20-åriga Gustaf Emil Broms. Han blev 1879 chef för företagets huvudkontor i Stockholm, startade som jag berättat om i Läns pumpen 1998:3 egen trävarurörelse i Gamleby 1881 men återvände sedan till de norrbottniska markerna.



David Hummel. Träsnitt av C Forssell i Svensk Trävaru-Tidning 1892.

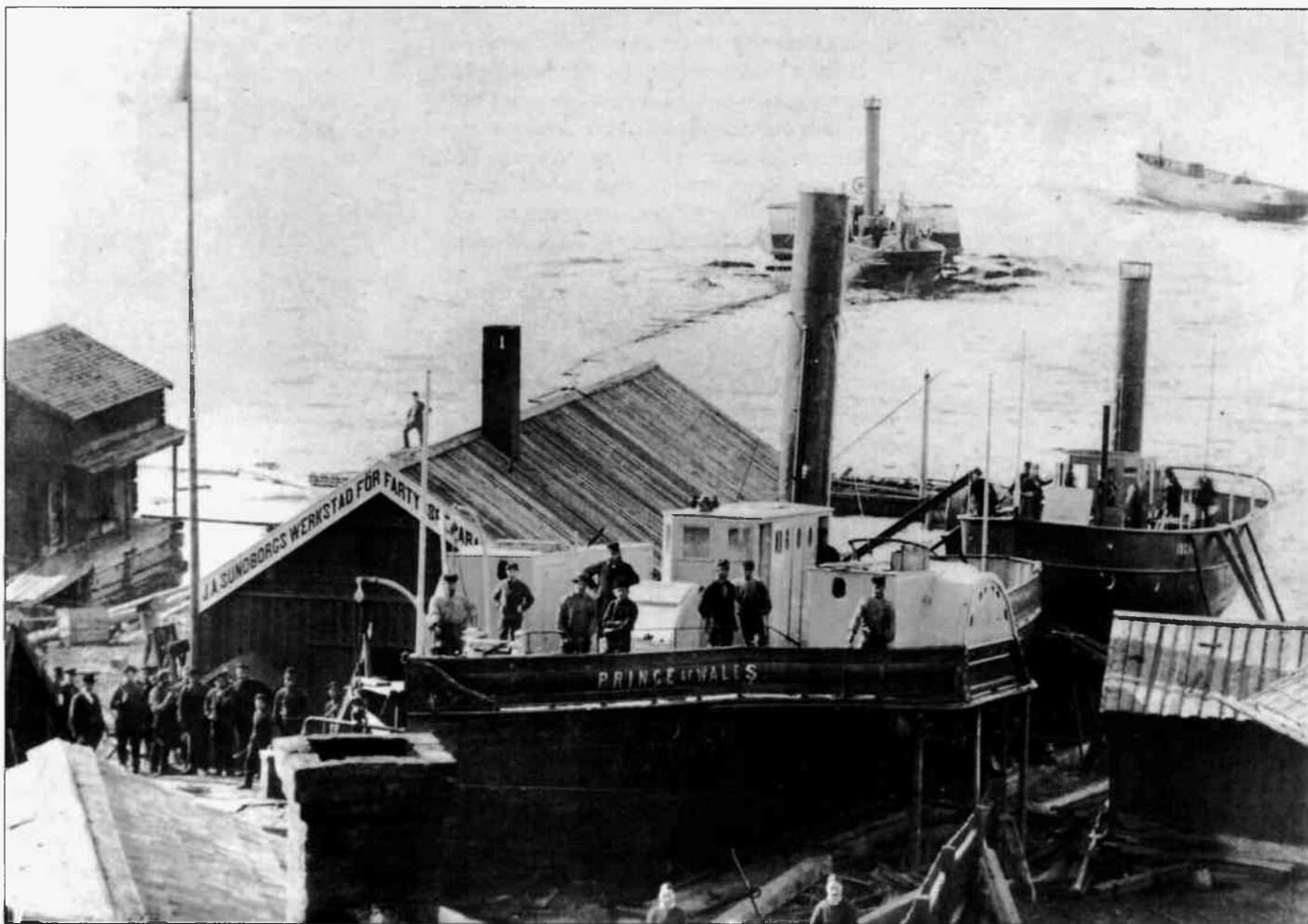
Gellivarabolaget börjar ångbåtsfart på Luleålv

År 1864 bildades i London ett annat företag för att tillvarata naturrikedomar i Norrbotten, The Gellivara Co Ltd. Detta hade som mål att exploatera de malmfyndigheter i Gällivare och stora skogar vid Piteålv, Luleålv och Råneålv, som tidigare ägts av kung Karl XIV Johan. Allt detta hade 3 december 1855 köpts in av göteborgsköpmannen Victor Kjellberg och Pontus Klemman för en miljon riksdaler. Kjellberg hade goda affärskontakter i London, och han kom fram till att det behövdes engelska kunskaper och pengar för att kunna komma igång med en exploatering i stor skala, särskilt av malmfyndigheterna.

Den stora svårigheten var hur malmen skulle fraktas till kusten. Redan på Karl XIVs tid diskuterades att bygga en järnväg ner till Strömsund, men The Gellivara Co Ltd satsade istället på Luleå som utskeppningshamn. Dit skulle malmen och timret fraktas ner med pråmar längs Luleålv, vilken skulle kanaliseras och få en bit järnväg vid Edefors och Hedensfors. Nedersta delen av älven från Råbäcken ner till Luleå skulle pråmarna bogseras.

Kanalarbetena kom igång i stor skala oktober 1864, och för transporterna längs älvens nedre del inköptes hjulångaren **Angur**. Den var byggd på Bergsunds verkstad 1853 för turer på Ångermanälven och hade en längd av 33,9 m lång, en bredd av 4,7 m bred och ett djupgående på 2,2 m. Ångaren var utrustad med roder i både för och akter, och den hade gjort en fart av 10 knop också uppför Ångermanälven. Nu omdöptes den till **Gellivara** och sattes 13 juni 1865 in på regelbundna turer Luleå-Råbäcken t o r.

I slutet av 1867 gick The Gellivara Co Ltd. i konkurs. De tre ångarna, 3 storbåtar, 4 större kanalpråmar samt 8 lastpråmar vid Gäddvik i Luleålv och 15 vid Munksunds och Granholmens lastageplatser utbjöds på



Prince of Wales vid J A Sundborgs verkstad för fartygsreparationer i Luleå, troligen 1879. På samma slip ligger bogserångaren Ingrid och i isen utanför två reparationer, närmast den då hjuldrivna bogserångaren Victoria. Foto i Luleå kommuns arkiv.

auktion i maj 1868, men den inställdes sedan.

På en ny auktion 22 maj 1869 inropades så hela flottan av häradshövding Walfrid Enblom för det nybildade företaget The New Gellivara Co Ltd, och ångarna fick sedan fortsätta med ungefär samma trafik. Det nya bolaget byggde sedan bl a ett stort, sexramigt sågverk på Altappen utanför Luleå, som togs i drift i augusti 1872 och senare kompletterades med gjuteri och verkstäder.

Gellivarabolaget startade även verksamhet nere vid Munksund och Piteå. År 1873 anskaffade företaget dit en annan Bergsundsbyggd hjulångare nämligen **Dristig**, som och var byggd 1854 som **Ehrenstrahl** för trafik till Drottningholm. År 1871 hade den sålts till Söderhamn för trafik till Ljusne som **Dristig** men ersattes året därpå av nybyggda **Flink II**.

Även Bergman, Hummel & Co investerar vid Luleälv

Firman Bergman, Hummel & Co ägde också skogstillgångar längs Luleälv och var bl a huvudägare till en vattensåg vid Bodträskfors.

För transporter längs älven hade man

först samarbete med Gellivarabolaget, men våren 1873 köpte företaget in hjulångaren **Aros** och en liten slup med namnet **Axel** för att själv klara transportbehoven. Bergman, Hummel & Co investerade också nu i en sexramig ångsåg vid Karlsvik intill Luleå och stor snickerifabrik, Luleå Ångsnickeri AB.

Aros var 44 meter lång och 4,4 meter bred, hade två skorstenar och ett maskineri om 240 hk. Den hade byggts vid Motala Varf i Norrköping år 1852 för Bolaget för ångbåtsfart mellan Stockholm och Westerås, övertogs senare av Vesterås Ångfartygsbolag och ersattes 1873 i målartrafiken av en ny, propellerdriven **Aros**. Gamla **Aros** fick behålla sitt namn i Luleå och sattes från 1874 även in i reguljär trafik uppför Luleälv.

Flera hjulångare köps in

Bergman, Hummel & Co köpte 1873 dessutom in en annan en utranterad hjulångare från Stockholmsområdet för att förstärka sin ångbåtsflotta vid Nederkalix. Det var Bergsundsbyggda **Wermdö** från 1854, som gått i trafik Stockholm–Gustavsberg och ibland också till Dalarö men ersatts av en nybyggd propellerångare. Den omdöptes nu till **Risö**, eftersom ångaren främst skulle

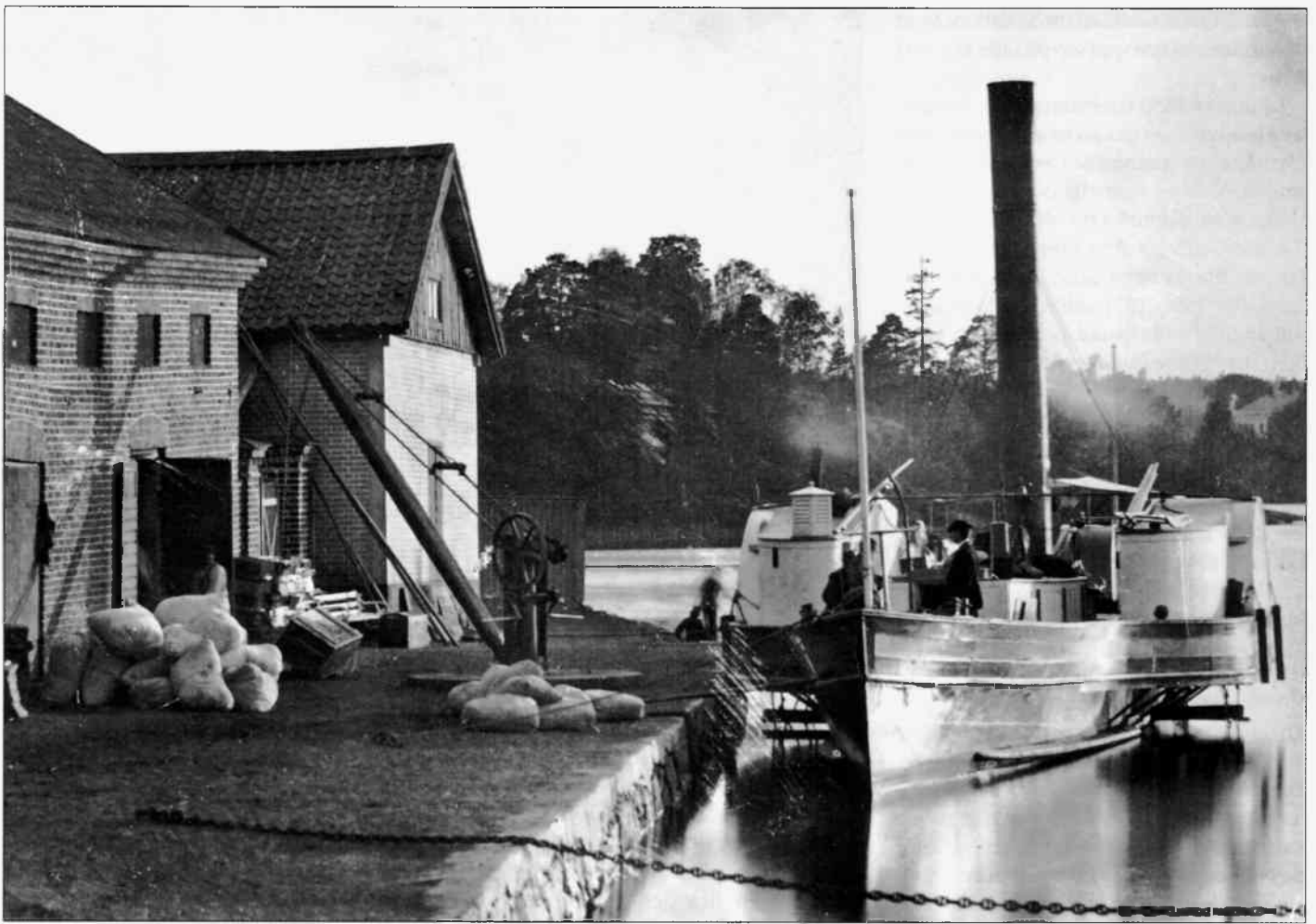
betjäna denna hamn som bogserare. **Risö** fick dessutom någon enstaka gång vikariera för **Aros** i trafiken vid Luleå.

Nya sågverk i Kalix

Den tredje delägaren i Bergman, Hummel & Co, Johan Sällström, gick in som förlagsman i ett annat sågverksföretag, Handelsbolaget Bergbom, Svanberg & Co, som från 1872 uppförde en lastkaj och några år senare ett nytt sågverk vid Båtskärsnäs öster om Karlsborg.

En följd av detta blev att Sällström 1874 lämnade Bergman, Hummel & Co. Detta företags insatser vid Kalix älv ordnades nu i aktieföretagsform som AB Bergman, Hummel & Co, men de två kvarvarande delägarna i Bergman, Hummel & Co behöll det enkla bolaget för övrig verksamhet. AB Bergman, Hummel & Co gick också in som ägare till halva Båtskärsnäs ångsåg.

År 1875 mötte man en allvarlig medtävlare på hemmaplan. Förvaltaren Fr. Eckhell, skeppsmäklaren Henric Jacobsson och kontorssekreteraren J. Billow bildade nämligen Kalix Ångsågs AB (i folkmun kallat 'Nya bolaget'), som uppförde en stor sexramig ångsåg i Nyborg, mitt emot Karlsborg. Det hade också fått rätt att uppföra



Wermdö (senare Risö) i Gustavsberg utanför Stockholm, förmodligen hösten 1872. Foto verkmästare Barlow.

ett magasin mitt i Nederkalix kyrkostad, mitt emot Bergman, Hummel & Co:s huvudkontor.

Det blev en vild konkurrens, där ledningen för Bergman, Hummel & Co gjorde allt för att knäcka det nya bolaget. Det mest dramatiska inslaget inträffade 19 augusti 1876 kl 10 på aftonen, då ångslupen **Vikingen** stävade in från Karlsborg med en grupp arbetare, som fått order av att riva det nya bolagets magasin. Så skedde också.

Det helt lagligt tillkomna magasinet återuppfördes visserligen senare, men Kalix Ångsågs AB tvingades till slut i konkurs 1879. Nyborgs ångsåg övertogs därefter av AB Bergman, Hummel & Co, som även 1879 gick in som medintressent i Båtskärsnäs sågverk och stod för hälften av dess kapital.

Omvandling i Luleå

År 1882 övertogs The New Gellivara Co Ltds svenska tillgångar av det svensk-engelska Gellivara AB, som då ägde fyra sågverk (Altappen, Munksund, Borgfors och Vitåfors), fyra järnbruk (Altappen, Alter, Melderstein och Selet) samt sex ångbåtar (**Gellivara**, **Prince of Wales**, **Ingrid**, **Hedensfors**, **Flink** och **Favourite**). Av dem

var **Prince of Wales** en hjulångare, byggd 1868 i Stockton-on-Tees, som inköpts hit 1877.

Två år senare, 1884, upplöstes den enkla

firman Bergman, Hummel & Co, och dess ägodelar uppdelades på Aktiebolaget Bergman, Hummel & Co och AB Bodträskfors. Det senare tog hand om Karlsviks



Aros efter ombyggnaden 1890–1891 men fortfarande med mörkt skrov. Foto i Norrbottens museum.

sågverk, Luleå snickerifabrik, vattensågen i Bodträskfors och trafiken på Lule älv med **Aros**.

I slutet av 1880-talet startade en process, som började med tvivel om engelsmännens förmåga att genomföra malmexploateringen, både av formella och ekonomiska skäl. De ekonomiska problemen förvärrades när Gellivara ABs största sågverk Al-tappen brann ner i december 1890. Vid årsskiftet 1890–1891 sålde företaget sina tillgångar i Munksund och Piteå älvdal, men det hjälpte inte mycket.

Förnyelse i Haparanda

Även borta vid Haparanda förnyades trävaruhanteringen. Initiativtagare var Nils Wennerström, som flyttat hit från Värmland och 1865 fick staden att finansiera en lastplats för timmerhantering på ön Hanhinkari. Nästa steg var att 1870/1871 uppföra en 2-ramig ångsåg i Salmisviken. Därifrån skulle **Salmi** transportera ut trävarorna med pråmar till Hanhinkari-kajen.

Våren 1874 tog Wennerström så initiativ till att tillsammans med andra intressenter bilda Haparanda Export AB, med ett aktiekapital på 750 000 kr. Detta skulle sköta all förädling och export av trävaror från svenska delen av Torne älvdal och övertog därför de två vattensågarna i Svanstein och Kengis samt ångsågverket i Salmis. Johan August Bergman och David Hummel var med som minoritetsaktieägare.

År 1873 hade idén om att låta en liten ångare passa kustbåtarna i Salmis och föra passagerare och gods in till Haparanda återuppväckts. Ett särskilt rederi, Haparanda Ångfartygsbolag, bildades för detta ändamål, men det dröjde ändå med genomförandet av planerna. På ett glest besökt möte i Haparanda 18 januari 1876 diskuterades möjligheten att istället bygga en järnväg, men man konstaterade snabbt att detta inte skulle bära sig.

Haparanda Ångfartygsbolag beställde därför en grundgående dubbelpropellerångare med måtten längd 73 fot, bredd 14,5 fot och djupgående 3 fot, som levererades på senhösten 1876 och döptes till **Zanthos**. Bakgrunden till detta namn är oklart. Den användes några år för turer Haparanda-Salmis, vilket dock inte bar sig, och från 1881 fick den istället övergå till ett enbart vara bogserare och göra enstaka lustresor.

Ännu en gammal hjulångare

Nils Wennerström hade dessförinnan kommit fram till att det behövdes fler bogserångare i hamnen och ropade på en auktion i Härnösand 16 april 1877 in hjulångaren **Castor** för 11 000 kr. Den var liksom flera av de andra byggd på Bergsunds mek verkstad, hette först **Roslagen** och gick från 1855 Stockholm–Norrtälje–Östhammar.



Castor (ex Roslagen). Foto i Sjöhistoriska Museets arkiv.

Den var 115,5 fot lång, 13,7 fot bred och 5 fot djupgående, och maskineriet var på 45 nom. hk. I mars 1866 hade den sålts till Härnösand för 6 000 Riksdaler och omdöptes till **Castor** men var nu obehövlig också där.

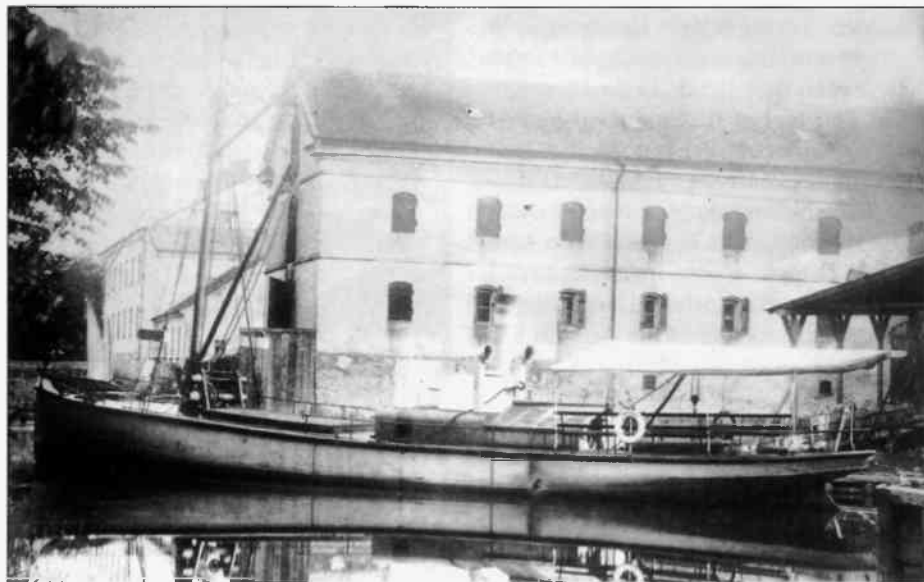
Castor var rätt sliten. Wennerström lät därför byta ut allt trävirke på ångaren, och vintern 1881 fick den för 10 000 kr nya bottenplåtar och förstärkningsspann och en rejäl maskinreparation på J A Sundborgs ångbåtsreparationsverkstad i Luleå. Konjunkturerna försämrades emellertid, och i mars 1883 annonserade Haparanda Export AB ut både **Castor** och **Salmi** samt 18 lastpråmar på auktion. De erbjudna priserna var ändå så låga att de inte kunde godtas.

Nils Wennerström drog sig nu tillbaka från affärslivet och flyttade till Stockholm.

Haparanda Export AB fortsatte en tid med Carl Westergren som huvudägare, men denne gick 1888 i konkurs. Salmis ångsåg, **Salmi** och **Castor** och lastpråmarna som nu var 20 till antalet utbjöds därför på en ny auktion 27 oktober. På denna köptes **Salmi** av Johan Sällström i Båtskärsnäs och sågen i Salmis samt **Castor** av finländaren Anders Kurt i Haparanda.

Det vattendrivna sågverket i Svanstein drevs nu av firman Giesecke, Weidling & Co, som 1889 inköpte den Ljunggrensbyggda bogser- och lastångaren **Kristianstad** från Prämbolaget i Kristianstad. Den omdöptes till **Svan** och användes för transport av trävaror från älvmyningen till Svansteinsbolagets nya lastplats vid Seskarö.

Del 2 i nästa nummer.



Last- och bogserångaren Kristianstad vid Ljunggrens mek verkstad 1882. Foto i Kristianstads museum.