

Lokal båttrafik vid Seskarö

Av Arne Sundström



Laxen på 1930-talet, efter dess försäljning till Seskarö och motorisering.

Starten för lokaltrafik

Ön Seskarö mellan Haparanda och Kalix hade på 1910-talet en befolkning på tidvis över 3 000 personer, varav många arbetade på sågverken i Granvik och Sandvik. Som en jämförelse bodde då i Haparanda endast ca 1 300 människor.

För att förenkla förbindelsen från Seskarö till fastlandet sökte och fick AB Granviks Sågverk 1918 certifikat för folktransport dit med sin ångare **Frey**, som kunde ta 102 passagerare. Denna var ursprungligen byggd just som passagerarbåt i Oskarshamn 1858 och hette då **Gamleby** men hade redan på 1870-talet sålts upp till Luleå. (För mer om denna ångare, se Länsypumpen 1998:3.)

Turerna med **Frey** pågick nog bara detta år. Ångaren var i stort behov av reparation, flyttades till ett varv i Brahestad och fick sedan nya ägare i Finland.

Den driftige Herman Dysholm börjar trafik

Nästa, mer permanenta insats kom från

Herman Dysholm. Han och hans bröder Arvid och Petter drev en affär på ön men satsade också under senare delen av 1910-talet stora summor på valutasppekulationer i rubel, som till slut helt misslyckades.

Herman Dysholm gav sig då istället in i åkeribranschen och började transporter med häst på ön och med trämotorbåten **Sirius**, som var drygt 8 meter lång och hade en liten ruff förut. Den sattes 1919 in på turer från Leppäniemi på öns nordsida över till Revässaari på fastlandet, dit det med statsmedel anlades en tillfartsväg fram till landsvägen mot Haparanda. Han ordnade senare också en busslinje Haparanda–Revässaari.

Flera sätter in passbåtar till Seskarö

Herman Dysholm fick inte länge vara ensam om denna nya passbåtstrafik. År

1923 började den större motorbåten **Aludden**, som ägdes av Carl W. Söderholm, turer Seskarö–Säivis–Nikkala i förbindelse med en turbil till Haparanda.

Förvaltaren Carl Steinvall vid Sandviks ångsåg köpte så in motorbåten **Älvdalen** från Överkalix och tog hit den 1927. Dess insats blev nog mycket kortvarig. År 1928 lade nämligen även ångsågen i Sandvik ner sin verksamhet, och trafikbehovet minskade därmed kraftigt.

Seskarö drabbades hårt av kristiden. Trots att befolkningstalet gick ner till ca 1 300 personer genom att folk flyttade bort från ön hade den då en arbetslöshet på 92%.

Lösningen kom först när staten 1930 gick in och köpte Sandviks sågverk, där driften återupptogs genom Domänverket. **Älvdalen** var då inte kvar i trafik här utan hade sålts till STF, som sedan använde båten i fjällvärlden under namnet **Salto** och **Akka**. **Aludden** gick däremot kvar här, i varje fall till andra världskrigets början.

Dysholm köper in Laxen

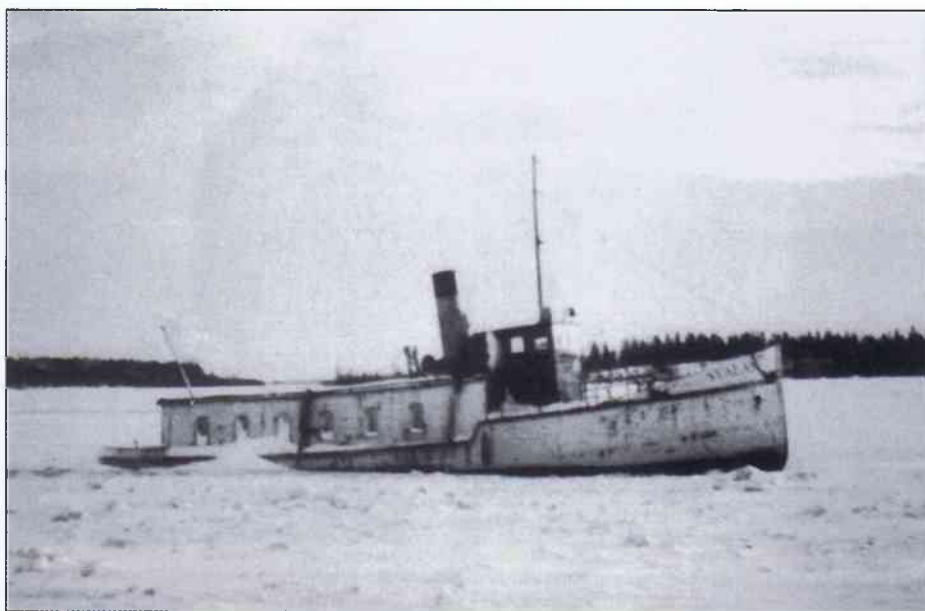
För att förbättra resan över från Seskarö till fastlandet inköpte Herman Dysholm 1929 ångslupen **Laxen** (ex **Stormsvalan** ex **Stormcock** ex **Eleonora**) från Nederkalix. Dess ångmaskin ersattes med en Pentadieselmotor, och den kunde sedan sköta trafiken tills issituationen satte stopp. Därefter ordnades en plogad väg över isarna.

Linjetrafiken med hjulångaren **Haparanda** Haparanda–Seskarö–Nederkalix upphörde samma år.

Trafiken till Seskarö togs upp i 1938 års Skärgårdsutredning, som menade att **Laxen** var för liten och maskinsvag. Passbåtsleden till ön borde tas in i den allmänna väghållningen, tyckte utredningen. Något sådant ville de som var ansvariga för



Frey sådan den ser ut idag. Foto Christer Samuelsson i Åbo den 23 juli 2000.



Svalan kämpar med 1940-talets isar.

väghållningen ändå inte vara med om. Det byggdes dock en ny tilläggs kaj vid Reväs- saari, och efter mycket funderande träffade vägdistriktet ett avtal med Dysholm om att denne 1943–1945 skulle sköta både båt- trafik och vintervägar, mot en årlig ersätt- ning som 1943 var 3 500 kr och sedan stegvis ökade.

Svalan blir ersättare

Herman Dysholm hade då köpt in Laxens gamla arbetskamrat, ångslupen **Svalan** från Albert Strähle i Kalix. Under krigsåren var det nödvändigt att ha en ångdriven båt, så att man kunde använda ved som bräns- le. **Svalans** skrov var förstärkt så att den klarade vintertrafik bättre än **Laxen**. Befälhavare var nu Otto Juntunen, som var född på Seskarö 1910 och kände leden väl. För **Laxen** väntade nya uppdrag som bog- serbåten **Bravo** och **Bure I**.

Nästa skärgårdsutredning 1945 tyckte att man kunde klara trafiken ytterligare en tid med **Svalan** och att den långsiktiga lös- ningen måste avvakta. Herman Dysholm avled sedan, men hans änka Anna och Otto Juntunen fortsatte trafiken.

För vintern 1949/50 vädjade länssty- relsen i början av 1950 att de inte bara skulle få det årliga bidraget på 12 600 kr för turer- na med **Svalan** utan även få ersättning för de reparationer man måst göra, 30 256 kr. Om detta utbetalades är dock osäkert.

Året därpå, 1951, ledde Seskarös trafik- frågor till att en delegation för ner till kommunikationsministern i Stockholm. Nu krävde man klara besked och påpekade att ångslupen **Svalan** var i mycket dåligt skick. Delegationen framförde också önske- målet om att det på sikt skulle byggas en väg från ön till fastlandet.

Mälarbåt hyrs in för att klara akuta problem

För att klara de akuta problemen 1952 hyrde man in bogserångaren **Angur** (ex **Utö** ex **Öster-Åker**) för att sköta trafiken till Seskarö. Den fick också engageras våren 1953, men i maj kom en mycket bättre ersättare, den från Mälaren inhyrda **Stal- larholmen**.

Detta fartyg hade byggts på Bergsunds mek verkstad 1892 som lotsjänstefartyget **Göteborg**. Sedan en ny med samma namn levererats i december 1894 flyttades före- trädaren till Kalmar och bar där namnet **Kalmar** till våren 1905. (Att den haft detta namn brukar glömmas i alla berättelser om fartygets öden!) Ångaren tilldelades då Nedre norra lotsdistriktet och hette där

först **Gefle**, ett namn som 1907 fick nystav- ningen **Gäfle** men 1929 åter blev **Gefle** och 1933 moderniserades till **Gävle**. År 1941 byggdes en ny lotsångare med detta namn, men föregångaren fick vara kvar till 1945 som **Gefle**. Därefter fick den vara reserv- fartyg i Stockholm med namnet **Argo** till 1948, uttrangerades då och såldes 16 mars 1949 till Rederi AB Robur i Stockholm.

Efter ombyggnad till passagerarfartyg insattes ångaren 1950 på traden Stock- holm–Stallarholmen–Strängnäs som **Stal- larholmen**. Lönsamheten var usel, trots att båten motoriserades året därpå, och det var därför med stor glädje man tog emot önskemålet att få använda båten längst i norr. Befålet sköttes liksom tidigare av Otto Juntunen.

Svalan såldes samtidigt till Hjalmar Lundholm i Luleå, som rev ur panna, ångmaskin och inredning och förvandlade skrovet till en motorslup **Speedo I**, som passade bra i lokaltrafiken i Luleå hamn. Här gick den fram till 1959, men efter Lundholms död flyttades **Speedo I** till Stockholm där utsikterna till att finna en köpare bedömdes bättre. Slupen inköptes sedan av Lennart Westerberg på Ornö, som återgav båten namnet **Svalan**. Han använ- de den för att köra passagerare och post m m från Dalarö till hemön Ornö. Denna verksamhet upphörde efter Westerbergs död ca 1983, och **Svalan** lades sedan upp på ett varv i södra delen av denna ö. Båten fick dock inte något skydd och förföll rejält. I mitten av 1990-talet övertogs den dock av en närboende, Mikael Wettainen, som reparerade skrovet hjälpligt. Hösten 2000 bogserades **Svalan** så till Jungfrusunds varv där fortsatt arbete påbörjats.

Stallarholmen blev en kortvarig gäst vid



Svalan i det utseende den fick i Luleå. Ur Dag Alméns samlingar, Göteborgs Sjöfartsmuseum.



Svalan i det skick på Ornö båtvärp den 31 augusti 1966 innan Mikael Wettainen övertog henne.



Svalan sjösatt och i väntan på bogsering till Jungfrusund den 9 september 2000. Färgfoton Mikael Wettainen.



Stallarholmen i Mälartrafik. Foto Sallstedts Bildbyrå, maj 1950.

Seskarö och fick sedan en ny karriär söderut efter en stor ombyggnad, först som **Athena** på en sträcka av Göta kanal, sedan som **Göta Land**, **Blå Jungfrun**, **Karl Gustav** och **Kung Carl Gustaf** på olika trader.

Redan 1978 fick Seskarö en ny väg med bro till ön. Vägverkets första **Seskarö** från 1954 hade redan fått nya uppgifter längre söderut, och de två bilfärjorna flyttades nu

också härifrån till Pitsundet respektive Umeå, där färja 62/287 fick tillnamnet **Döbeln**. Deras fortsatta öden faller utanför denna berättelse. ■

Nybyggd passagerarbåt 1954, sedan bilfärja och till slut bro

Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen hade nämligen samtidigt låtit beställa en passagerarbåt, som levererades 1954 från Hammarbyverken under namnet **Seskarö** och sattes in på denna trad. Den var kraftigt isförstärkt och klarade trafiken bra de kommande åren, med Otto Juntunen som kapten.

Önskemålet om bilfärja till ön blev ändå så starkt att man fick börja planera en ny väg över Santasaari med anslutande linstyrd bilfärja. Denna byggdes på Luleå Varv 1961, hade liksom föregångarna Otto Juntunen som befälhavare och fick Vägverkets nummer 62/252, där 62 anger att den var linstyrd. Föregångaren **Seskarö** bar numret 63/66, där 63 anger att den var av typ passagerarbåt.

År 1971 blev färja 62/252 reserv, sedan en ny större linstyrd färja 62/287 byggts för färjeleden på Åsiverken i Ämål.



Motorfartyget Seskarö 1954.