

Tre Östhammarsbåtar



Roger Toll 2012-09-16

TRE ÖSTHAMMARSBÅTAR

De tre last- och passagerarbåtarna som det i det följande berättas om, var alltså s/s ÖSTHAMMAR I och s/s ÖSTHAMMAR II samt s/s NYA ÖSTHAMMAR, som samtliga ingick i Ångfartygsaktiebolaget Östhammar med hemort i staden. Monografierna berättar i korthet fartygens historia från begynnelsen fram till skrotningen. Vi börjar med ”tvåan” då den inköptes till rederiet år 1899, sedan kom ”ettan” året därpå och till sist NYA ÖSTHAMMAR, som kom först år 1926.

Hallsta den 16 september 2012

J Roger Toll



s/s ÖSTHAMMAR II poserade inför fotografen på väg söderut i Vaddö kanal något av åren 1923-25. En något grånad kapten J G Lundin ses på bryggan. Från Krister Bångs samling.

O

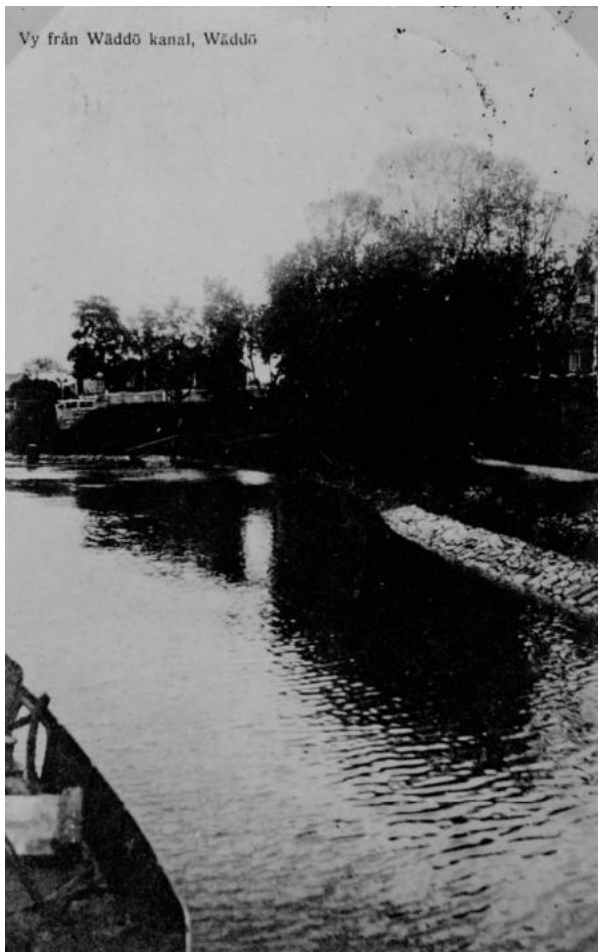
Last- och passagerarfartyget s/s ÖSTHAMMAR II

I januari månad 1899 meddelas att Ångfartygsaktiebolaget Östhammar inköpt en andra ångare, för insättande på traden Östhammar – Stockholm i samtrafik med bolagets sedan 1855 ägda ångare ÖSTHAMMAR. Följande notis stod att läsa i Norrtelje Tidning nr 6, fredagen den 20 januari 1899:

” – Ny Östhammars- ångare. Sedan Ångf. ”Furusund” förra hösten såldes och försvann från traden Stockholm – Östhammar har man flitigt planerat för åstadkommande af en ångare att träda i Furusunds ställe.

Frågan har nu, berättar Öst. Tidn. lösts af en del intressenter i Östhammar för hvilkas räkning rådman M. Lundqvist, Kapt. C. Hallberg och verkmästare G. Bergqvist i dagarna varit i Finland och der i Åbo af Åbo läns ångfartygsbolag köpt tvåmastade ångaren ”Björneborg”. Denna ångare skall vid nästa seglationsårs början af egarne insättas på ovannämnda trade Stockholm – Östhammar för att i likhet med förut ”Furusund” men under något nytt namn alternera med ångfartyget ”Östhammar”.

Den nya ångarens befälhafvare blir ”Victorias” förre befälhafvare kapten C. Hallberg. ”Björneborg”, som f.n.står på slip, men vid första öppet vatten på säljarens bekostnad sjösätts för afgång till den nya hemorten, mäter 109 fots



längd i vattengången, 19^{1/2} fots bredd; djup; 6 fot tom och 8 fot lastad; den mäter 104 registertons och lastar 100 á 120 tons död vikt, samt gör 10^{1/2} knops fart och kan föra cirka 250 passagerare. Inredningen är synnerligen praktisk med omkring 32 soflplatser under däck –”.

En intressant bild tagen ombord från bryggan i s/s ÖSTHAMMAR II strax innan bron vid Elmsta och ingången till Väddö kanal. Vykortet stämplat ombord den 15 oktober 1907 med ångbåts PXP nr 5, som även fanns ombord under åren 1899 – 1931.

Vykort. Fotograf okänd.

Den 10 april samma år reste sjökapten Carl Hallberg tillsammans med sin besättning över Stockholm till Åbo i Finland för att utrusta och avhämta det nyinköpta fartyget BJÖRNEBORG, som därefter döptes om till ÖSTHAMMAR II. Det kan i sammanhanget

berättas att, sedan Hallberg avlagt sjökaptens- och ångbåtsbefälhavarexamen i Gävle, förde han ångsluparen TÄRNAN under åren 1891 –94 samt WIKTORIA under åren 1895 -98, båda med hemort Östhammar. Passagerarfartyget s/s BJÖRNEBORG inköptes alltså den 14 januari 1899 från Åbo i Finland för 40.000 mark. Efter sjösättning och utrustning övertogs hon av svensk besättning och med nytt namn ÖSTHAMMAR II anlände fartyget under tisdagen den 9 maj til Stockholm för mätning och besiktning samt därefter intagande av last för Roslagen. Den 10 maj förekom följande rader i Aftonbladet:

” – ”Östhammar II den nya roslagsångaren som alternerande med ”Östhammar” skall förmedla förbindelsen mellan hufvudstaden och roslagshamnar med Östhammar som ändpunkt anlände hit i går afton efter en i allo lyckosam färd från Åbo.

Ångaren som förut hetat ”Björneborg” och byggdes för Åbo läns kustångbåtsbolags i Åbo räkning vid Bergsund 1876 samt trafikerat finska kusten mellan Helsingfors och Björneborg, såldes i januari detta år till Ångfartygsaktiebolaget i Östhammar. Förut finnes ett stort, rymligt lastdäck med d:o lastrum, under däck försalong, midskepps ekonomi- , underbefäls m.fl. hytter, akterut under däck en stor aktersalong omgifven af 6 dubbelhytter (hvardera med 3 liggplatser), kaptenens hytt m.m.

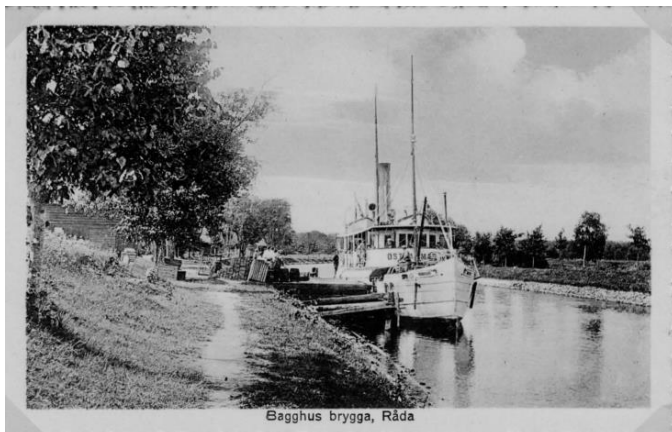
Längst akterut finns rundeln med 6 liggplatser. Å öfre däck finns ett rymligt promenaddäck, damsalong, rökhytt samt navigationshytt. Ringledning finns till

alla hytter och salonger. Utvändigt är fartyget hvitmålad och ter sig helt ståtlig ut.

Befälhafvare är den i roslagsskärgården öfverallt kände och omtyckte Carl Hallberg, mångårig befälhafvare å Östhammarsångarna "Tärnan" och "Viktoria" – "

Fartyget var alltså byggt år 1876 vid Bergsunds Mekaniska Verkstad i Stockholm av järn under namnet BJÖRNEBORG, på beställning av Salo Ångfartygsbolag i Björneborg i Finland. Gick sedan i finsk kustfart och övertogs så småningom av Åbo läns kustångfartygsaktiebolag och hemorten blev därmed Åbo. Under år 1892 insattes en ny ångpanna och maskinstyrkan uppges då vara 35 NHK.

Den 13 maj 1899 anlände så s/s ÖSTHAMMAR II för första gången till sin nya hemmahamn Östhammar från Stockholm via Vaddö kanal och anlöpande bryggorna där emellan. Den 27 maj uppmättes fartyget i Stockholm till 126.71 netto och 169.02 brutto samt under däck till 72.02 registerton, med måtten 32.79 i längd, med en bredd av 5.60 samt med ett djup inombords av 2.17 meter. Dess djupgående var 2.2 meter. Säsongen fortsatte sedan som det var tänkt och allt tycks också ha gått bra.



ÖSTHAMMAR II har här gjort ett uppehåll vid Bagghus i Vaddö kanal på väg till Stockholm. Vykort.

Under måndagen den 16 oktober 1899 hölls extra bolagsstämma i Ångartygs- aktiebolaget Östhammar och där enades man om att försöka sälja s/s ÖSTHAMMAR och anskaffa ett större fartyg för insättande på samma trad. Det fanns då ett anbud från Finland på en större ångare och några av bolagets förtroende- män skall under kommande vecka resa till Åbo för underhandlingar, men man kom dock icke till något beslut vid dessa förhandlingar, varför det heller inte blev något inköp av någon båt. En månad senare löstes problemet på ett helt annat och oväntat sätt, då s/s ÖSTHAMMAR under söndagskvällen den 26 november 1899 gick på grund och sjönk vid Brommarn på Galtfjärden. Om denna händelse står att läsa i ROSPIGGEN år 2003, sid. 73-82 - Några båtar med namnet Östhammar - J R Toll.

s/s ÖSTHAMMAR II fick omedelbart "Ångpostexpedition" ombord, förkortat till PXP nr 5. Denna PXP nr 5 hade tillkommit redan år 1870, men kom till Roslagsturerna först år 1884. Under åren 1884-85 fanns den ombord i s/s ROSLAGEN, 1888 i s/s RÅDMANSÖ, 1889-90 i

s/s SIGRID, 1891-98 i s/s FURUSUND. År 1899 överfördes den alltså till ÖSTHAMMAR II där den sedan fanns kvar fram till 1931. Till sist överförd till s/s ÖSTAN åren 1932 -50.

Den 6 juli 1899 inregistrerades s/s ÖSTHAMMAR i det svenska Fartygsregistret under nr 3514 med flaggsignalerna JKSP. De närmast följande sösongerna tycks sedan ha fortlöpt utan några större problem, men under juli månad 1902 grundstötte hon och Ö.T. skrev följande korta notis om händelsen den 22 juli.

”- Östhammar II grundstötte vid Ryssmasterna under mörker och tät tjocka på resa från Stockholm till Östhammar. ”Helios” dragit loss Östhammar II och infört den till Finnboda varv-”

Olyckan inträffade söndagen den 20 juli vid Gråholm strax invid Östanå vid Roslagskulla då hon tycks ha gått på fel sida om en prick. Fartyget var då på resa från Stockholm till Östhammar med last av passagerare och stycke gods för mellanliggande bryggor under befäl av kapten Carl Hallberg.

Strax efter olyckan vattenfylldes förrummet och hon stod hårt på grundet. Neptunbolaget kontaktades och samma dag kom deras bärgningsångare HELIOS till platsen. Fartyget bärgades samma dag varpå hon bogserades till Stockholm dagen efter. Redan under tisdagen den 22 juli upptogs hon på Finnboda varv där hon fick sina skador omsedda. Under lördagen den 26 angav kapten Carl Hallberg sjöförklaring vid Stockholms Rådhusrätt och samtidigt meddelades att fartyget bör vara iståndsatt till den 4 augusti. I Hans Eklunds bok ”Roslagsskutor”, sid. 61 finns en bild av bärgningen vid Gråholm.

På resa från Stockholm till Östhammar under befäl av C Hallberg föll en passagerare överbord i Ortalaviken. Olyckan inträffade i mitten av november 1901 och mannen var sadelmakaren Axel Magnus Jansson från Katarina församling i Stockholm och född den 27 april år 1877. Tydligen hade ingen ombord varnat olyckshändelsen som kan ha skett i mörker. Liket återfanns i landdrivet den 11 maj året därpå. Den omkomne igenkändes av fadern. Gick överbord från s/s ÖSTHAMMAR.



En bild från hemmahamnen med ÖSTHAMMAR II vid kaj och utanför henne s/s RUNAR samt på tvären längre bort ÖSTHAMMAR I.

Fotograf: Obekant



Septembermarknad på hamntorget i Östhammar för ca 100 år sedan. Bilden är tagen från styrhyttstaket på ÖSTHAMMAR II. Fotograf obekant.

Säsongerna 1903-04 fortlöpte som vanligt och utan några större problem och ÖSTHAMMAR II liksom ÖSTHAMMAR I lade upp redan i mitten av november. Redan den 9 december 1904 meddelar Ö.T. att sjökaptten Carl Hallberg avlidit i en ålder av endast 52 år den 6 december:

” – Sjökaptten Carl Hallberg, befälhavare på ”Östhammar II”, avlidit i Östhammar den 6 dec. 1904. Han var född i Börstil 1852, seglade i unga år med Roslags- och Geflefartyg på utrikes och mest på Afrika och Sydamerika och senast som styrman. Efter att i Gefle avlagt sjökaptens- och ångbåtsbefälhavarexamen förde han under en följd av år Norra Roslagens Ångslups AB:s båtar först ”Tärnan” och sedan ”Viktoria” till dess han på våren 1899 trädde i Östhammars Ångbåts AB:s tjänst och erhölet det alltsedan dess innehavda befälet å den nyinköpta ångaren ”Östhammar II”. Kaptten Hallberg var bosatt i Lotsholmen, Börstil –”.

En incident som skedde under Carl Hallbergs tid som befälhavare för s/s ÖSTHAMMAR II bör här medtagas och är refererat ur Norrtelje Tidning nr 64, fredagen den 10 augusti 1900:

*” – Under mörker och tjocka blef ång. ”Östhammar II” i lördags natt (4-5/8), på resa mellan Stockholm och Östhammar, i närheten av Furusund påseglad af ett segelfartyg, som icke lystrade till ångarens signaler, utan girade hit och dit. Vid sammanstötningen inträngde seglarens bogspröt in öfver ångarens akterdäck der det icke så obetydligt ramponerade damsalongen m.m.
Efter kollisionen fortsatte seglaren utan att ge sig tillkänna och utan att man å ångaren kunde se dess namn. Läget tillät heller icke något förföljande –”.*



Besättningsbild ombord i ÖSTHAMMAR II år 1911 i Stockholm. Sittande som andre man från vänster i bild styrmannen O.M. Karlén, befälhavaren Eric Ericsson och hustrun Amalia Mathilda Pettersson, som vid denna tid förestod restaurationen ombord. Andre man från vänster i övre raden är Albert Eriksson från Edeby på Vaddö.

Fotograf obekant.

Då sjökaptenen Carl Hallberg hastigt avled i slutet av föregående år, var nu bolagsledningen inför kommande säsong tvingad att tillsätta en ny befälhavare för ångfartyget ÖSTHAMMAR II. Man övertygade då styrmannen Eric Ericsson, som alltså varit styrman ombord sedan fartyget inköptes år 1899. Vad han innan dess behövde, var att komplettera med en ”ångbåtsbefälhavareexamen”, som han också avlade innan säsongen inleddes å 1905. Sin styrmansexamen tog han redan 1884 i Gävle och ångbåtsbefälhavarexamen i Stockholm.

Eric Ericsson var född år 1859 i Yttersby på Söderön i Börstil s:n samt gick till sjöss i unga år. Åren 1882- 83 var han ”bästeman” ombord i skonaren HULDA ERIKA från Öregrund samt i skonaren SVANTE som ”styrman” år 1886, båda fartygen förda av brodern Johan Ericsson. Sammanlagt hade han seglat styrman i 8 år i segelfartyg, som 2:e styrman i s/s UMAN och s/s WESTERBOTTEN under en sammanlagd tid av 11 år innan han mönstrade i ÖSTHAMMAR II. Han behöll sedan befälskapet på ÖSTHAMMAR II fram till sin plötsliga död år 1922. År 1886 hade han utflyttat från Yttersby och föräldrahemmet och bosatt sig i gård 58 på Västergatan 8 i Öregrund. Under andra halvan av 80- talet gifte han sig där med Amalia Mathilda Pettersson, som var född 1862. I äktenskapet föds år 1889 dottern Elsa Mathilda. Omkring år 1906 utflyttar familjen till Östhammar, där dottern längre fram gifter sig med färgaren och handlaren Tor Schram.



Lit. C. Åttiofve godset och siltstäm emottagaren vid godsets aflemnande.

Ångbåts-Fraktsedel.

Med ångfartyget **ÖSTHAMMAR** Fördändes
från **ÖSTHAMMAR** till *Näsby*
och Herr *Gustav Andersson,*
adress *Näsby*
f. v. b. till

Märke och nummer	Antal bally	Kiloyrkt	Godsets beskaffenhet	Vägt i Allgram
Adr.	1	Säck	Garn o. Väfnader	12
		Bal		
		Paket		

Frakt *0,30*

Summa att betala

Transporten verkställas i enlighet med gällande sjölag.

Östhammar den *14* 1910

Afsändare: **Tor Schram**
Adress: **Östhammar.**

Öfverstående gods är till emottagaren utlemnadt och frakten betald, kvitteras.

ÖSTHAMMAR



Under tecknad, förmedl. ångfartyget *Östhammar*
destineradt till *Näsby*

har under däck emottagit af **G. Logrens Repslageri**

Märkt: Adress.
Kolly-Tågvirke
Kolly Repparor

allt väl konditioneradt och med vidstående märke försent, hvilket gods jag förbindet mig vid
ansvar enligt lag och förordning, omedeladt leverera till

Herr Gust. Andersson Näsby
F. v. b. till *Trästa*

Frakten *0,40* Häraf tecknad två lika lydande, för ett gällande konnossement.
Östhammar den *24* 1910

ÖSTHAMMAR

G. LOGRENS REPSLAGERI, ÖSTHAMMAR.



Stiftelsen, grundad 1857.
Sittämne och försäkrings
Merknad 1864.

Annons ur Östhammars Tidning
nr 51, fredagen den 4 juli 1913.

Östhammar--Stockholm
anlöpnade Hargshamn, Herräng, Singö,
Fogdö, Grisslehamn, Tomta, Bergby,
Trästa, Edeby, Ortalalund, Fredrika-
lund, Ortala, Elmsta, Bagghus, Marum
avgår

ångf. Östhammar II,
(Kapten E. Ericsson),
från Östhammar tisdagar kl. 7 f. m.
och fredagar kl. 7 f. m.
från Stockholm torsdagar kl. 7 f. m.
och lördagar kl. 9 e. m.
Rikstelefon Stockholm 4062 samt
Östhammar 14.
Vidare meddelar hamnfogden A. A.
Westin, Östhammar. Riket. 34.

Till Östhammar
anlöpnade Marum, Bagghus, Elmsta, Ortala,
Fredrikslund, Ortalalund, Edeby, Trästa,
Tomta, Berby, Grisslehamn, Fogdö,
Singö, Herräng och Hargshamn
avg. ångf. **Östhammar II**, kapt. E. Ericsson,
Torsdagar kl. 7 f. m. o. Lördagar kl. 9 e. m.
Från Östhammar Tisdagar o. Fredagar kl. 7 f. m.
OBS. Lastar Onsdagar och Lördagar.
Tilläggsplats Strandvägen. Riket. omb. 4062
Närmare meddel. W. LARKA. Skeppbron 10

Annons ur tidningen
Dagen den 6 septemb-
er 1916.

Under Eric Ericssons tid som befälhavare förekom ett par styrmän som bör nämnas, båda finns också här med på bild och sannolikt bördiga från Stockholm. År 1907 tillträdde styrman O M Karlén, vilken var född år 1881. Han hade avlagt ”styrmansexamen” 1904 och ”ångbåtsbefälhavareexamen” 1905 i Stockholm. Han hade före denna båt tjänstgjort som 1:e styrman ombord i s/s CEASAR, som tidigare gått på Roslagen under namnet NORRTELJE. Karlén var sedan kvar ombord i ÖSTHAMMAR II till och med säsongens slut år 1911.

År 1912 tillträder styrman C J D Österberg som var född 1885. Han hade avlagt sin ”styrmansexamen” 1910 och ”ångbåtsbefälhavareexamen” 1911 i Stockholm. Han hade dessförinnan tjänstgjort som 2:e styrman i s/s BLIDÖ. Hans tjänstgöring i ÖSTHAMMAR II varade till och med säsongens slut 1915. Från 1919 och framåt står styrmansplatsen som ”vakant”. Här kan dock J F Jansson från Singö tillträtt som styrman.

s/s ÖSTHAMMAR II gick alltså under alla år på traden Östhammar – Stockholm med angörande av mellanliggande bryggor via Vaddö kanal. Säsongen 1910 kom att avslutas något tidigare än vanligt, vanligtvis slutade säsongen med isläggning i skärgården, men här berodde det uteslutande på fraktrist.



Del av besättning i ÖSTHAMMAR II under sommaren 1915. En av damerna heter alltså Stina, men i övrigt okända. Kapten Eric Ericsson sittande och stående till höger i bild är styrman C J D Österberg.

Den Brita som kortet var skickat till, var alltså båtcommissionären vid Herräng, Brita Stina "Båt-Brita" Ersson, f Malmberg.

Fotograf obekant.

Denna vinter passade man därför på att genomföra en omfattande reparation och ombyggnad av fartyget vid Ekensbergs Varv. Här insattes en ny ångpanna och även en ny maskin. Fartyget som tidigare endast kommit upp till en hastighet av 8,5 knops fart, kom efter dessa förändringar att nå en fart av 11.7 knop. Maskinstyrkan anges därefter till att vara 140 HK. Fartyget genomgick naturligtvis renoveringar och normalt underhåll med jämna mellanrum. Innan säsongerna tog sin början vårutrustades fartyget, men vissa år utfördes mera genomgripande renoveringar, så skedde alltså under vintern 1920. Östhammars Tidning rapporterade följande den 28 maj:

Ångfartyget "Östhammar II" som i år givit sig till tåls och underskattat sig en grundlig renovering vid Östhammars mek. verkstad och båtvarv, blev i förgår färdig att gå därifrån till Öregrundslip för bottenmålning, varefter den troligen idag, intager sin vanliga sommartidtabell Östhammar till Stockholm och mellanliggande bryggor.

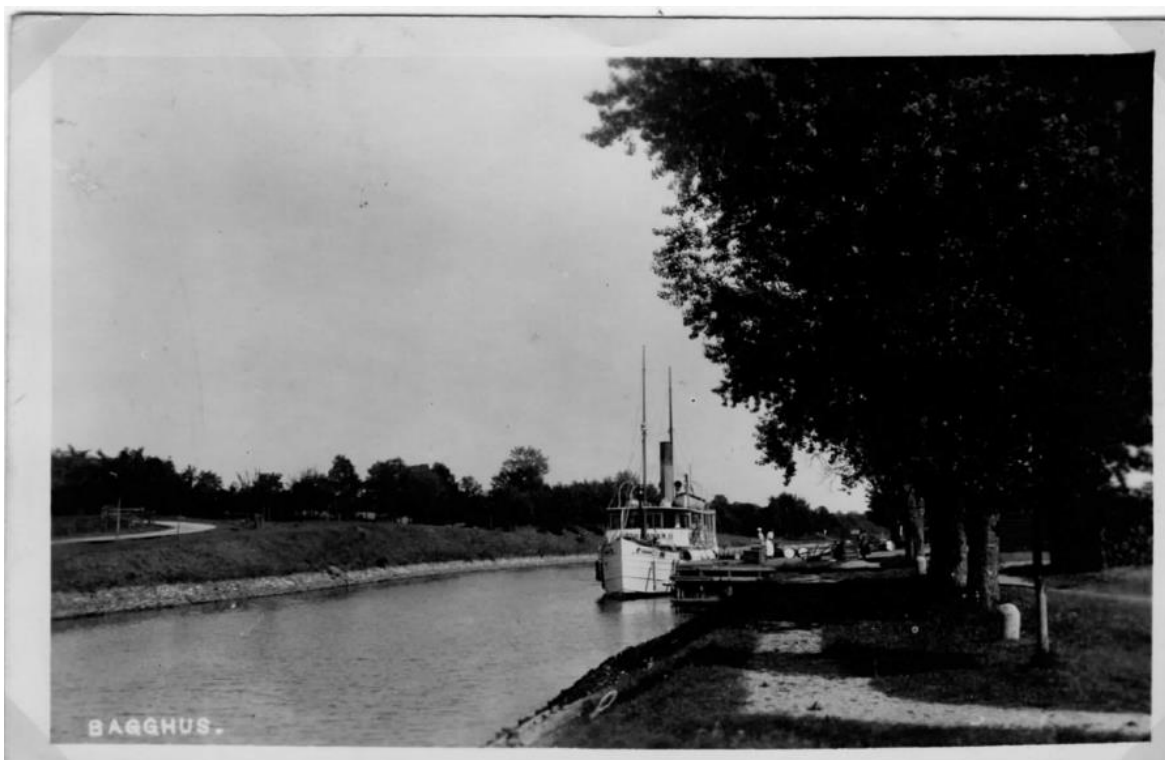
Under senhösten 1921 blev ÖSTHAMMAR II genom isförhindrad att ta sig till hemmahamnen för vinteruppläggnig. Fartyget gjorde då sin sista resa från Stockholm till Öregrund, där hon övervintrar och senare även tas upp för översyn. I inledningen av maj månad år 1922 lämnade så fartyget Öregrund, för att från Östhammar inta sin första Stockholmstur för året. I början av november samma år var så ÖSTHAMMAR II på resa från hemmahamnen till Stockholm, då kapten Ericsson hastigt insjuknade ombord då fartyget hade anlänt till Grisslehamn. Från Grisslehamn fördes Ericsson i ambulans landvägen i all hast, men avled innan han kom fram till Mörby sjukhus. (Detta kan även ses som ett inlägg i debatten kring akutsjukhusets vara eller inte vara i Norrtälje 80 år senare).

Tydiligen tjänstgjorde kapten Johan Gustaf Lundin ombord som styrman, då han fick överta befälet för fartyget och dess fortsatta resa till Stockholm. Östhammars Tidning skrev följande om dödsfallet den 12 november.

” – Ångbåtsbefälhavaren Erik Eriksson avlidit 11 nov. 1922 i sitt 64 år. E.Eriksson var befälhavare å ”Östhammar II”, kapten G. Lundin, som händelsevis medföljde ångaren, övertog befälet i Grisslehamn, då Eriksson blev sjuk. Eriksson avled under ambulansresa till Mörby lasarett. Eriksson, som var född 1859, avlade styrmansexamen 1884 och kaptensexamen 1905. Han har den tid som han var bosatt i Öregrund tjänstgjort som 2:e styrman på ångaren ”Uman” och ”Westerbotten” samt som 1:e styrman på segelfartyg och på ångaren ”Oscar II”. Sedan 1905, då han flyttade till Östhammar har han varit befälhavare på ”Östhammar II” efter Carl Hallberg – ”.

Den välkände befälhavaren Johan Gustaf Lundin, som under lång tid fört befälet i ÖSTHAMMAR I, hade faktiskt gått i land 1922 på hösten då fartyget lades upp i brist på frakter. Fartyget låg sedan under 2 säsonger upplagd vid sågen i Östhammar, men togs åter i bruk under hösten 1922. Som befälhavare i detta fartyg tillträdde då kapten J F Jansson, som enligt uppgift hade varit styrman ombord i ÖSTHAMMAR II innan dess. Därmed fick alltså Johan Gustaf Lundin överta och fortsätta sin karriär i ytterligare några år, om än i något lugnare vatten. Lundin kom sedan att föra detta fartyg fram till sin död 1925. Östhammars Tidning skrev följande den 12 juni 1925:

” – Sjökapten Johan Gustaf Lundin i Östhammar avlidit. Född i Östhammar 1856. Blev styrman å ångf. ”Wingåker” vilken befattning han innehade tills han år 1884 tillsammans med några köpmän i staden bildade Ångf. AB Östhammar. Ångf. ”Enköping” inköptes och döptes om till ”Östhammar”. Traden blev Östhammar till Stockholm och Lundin som befälhavare tills 1900 då ”Östhammar” såldes och en större båt inköptes, ”Östhammar I” på traden Gefle – Öregrund – Östhammar – Stockholm. Vid kapten E. Ericssons frånfalle hösten 1922, övertog kapten Joh. Gust. Lundin efter honom bolagets mindre ångf. ”Östhammar II” som han fört till dess han på våren i år på gr. av ålder och sjuklighet nödgades gå i land. För några veckor sedan stegade han emellertid en vacker morgon åter ombord å sin kära II:a för att ånyo söka fylla sina befälhavareplikter. Det blev dock endast för att efter ankomsten till Stockholm söka vård å Ersta Sjukhus där han nu fått sluta sina dagar. Ogift – ”.

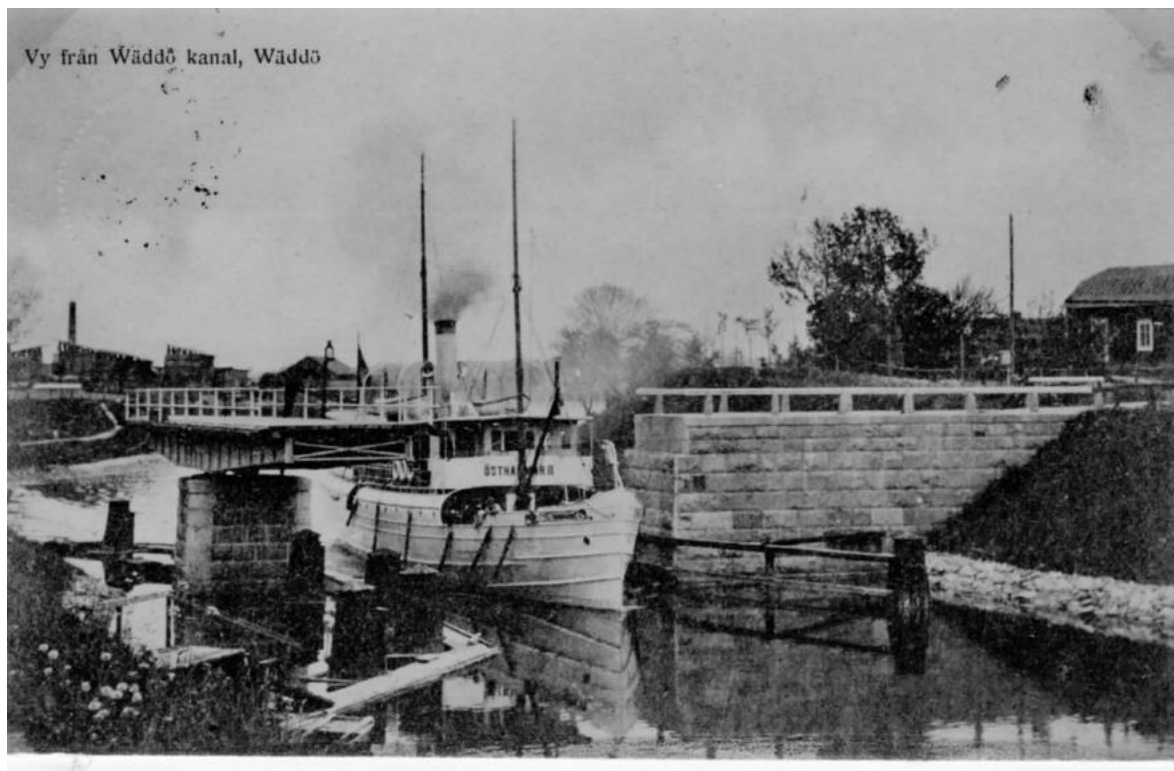


ÖSTHAMMAR II har här gjort ett uppehåll vid Bagghus brygga i Vaddö kanal på sin väg från Stockholm till hemmahamnen någon gång under 1920- talet. Vykort.

Efter att Johan Gustaf Lundin avlidit anställdes en ny befälhavare för s/s ÖSTHAMMAR II och det blev sjökaptenen K J Andersson från Singö och född den 17 november 1883. Han hade avlagt ”styrmansexamen” i Gävle år 1910 samt ”ångbåtsbefälhavarexamen” i Stockholm år 1912. Han hade tidigare tjänstgjort både som 1:e och 2:e styrman i s/s ALBERT EDVARD och ZEUS innan han tillträdde denna tjänst. Från år 1927 anges styrmannen ombord vara J H Jansson, född den 4 februari 1885. Han hade avlagt ”skepparexamen” av 1:a klassen i Stockholm år 1917. Dessa båda förde sedan fartyget fram till den 1 juni 1932 som blev fartygets sista på traden Östhammar – Stockholm. Under åren 1930- 31 hade ÖSTHAMMAR II även anlöpt Linanäs brygga på Ljusterö.

Enligt köpebrev av den 15 januari 1929 såldes fartyget från Ångfartygsaktiebolaget Östhammar i likvidation för 23.000 kronor till Waxholms Nya Ångfartygsaktiebolag i Vaxholm. VD för detta bolag var då kapten Oskar Fredrik Ekebohm i Stockholm. Fartyget fick även behålla sitt namn och fortsatte på samma trad fram till sommaren 1932.

Den 10 september 1936 sålde Waxholmsbolaget ÖSTHAMMAR II till Rederiaktiebolaget Norden i Norrköping för 9.500 kronor. Den 2 oktober samma år meddelas att hon bogserats till Norrköping omedelbart efter köpet för ”upphuggning”. Nu blev hon inte alltså upphuggen, utan hon konverterades till ”pråm” under namnet BRAGE, vilket meddelades den 23 mars 1937.



ÖSTHAMMAR II passerade svängbron vid Elmsta. Vykort avstämplat den 26/2 1909.

Den 1 oktober 1951 såldes pråmen BRAGE till Karl Gustaf Sedin och Erik Axel Gehlin i Norrköping för 3.500 kronor. Gehlin sålde sin halva den 3 juni 1956 till K G Sedin för 400 kronor. Den 15 juli 1959 sålde han BRAGE till Per Alfred Olsson, Norrköping för 725 kronor. P A Olsson och Hans Olsson sålde den sedan vidare den 17 augusti samma år för 2.200 kronor till Alholmens Varv i Norrköping. Därifrån intygades den 15 september 1960 för att pråmen BRAGE blivit nedskrotad.

<p>ÖSTHAMMAR II. Östhammar—Stockholm anlöpande Hargshamn, Härräng, Singö, Fogdö, Grisslehamn, Tomta, Bergby, Trästa, Söderfjäll, Edeby, Ortalalund, Fredrikslund, Ortala, Elmsta, Bagghus, Flotts kär och Marum avgår Ångfartyget ÖSTHAMMAR II Kapten E. Eriksson från Östhammar tisdagar och fre- dagar kl. 7 f. m.; från Stockholm torsdagar kl. 7 f. m. och lördagar på e. m. efter full- ändad lastning. Rikst. Stockholm 4052 samt Öst- hammar 14. 4609</p>	<p>Annons ur Norrtelje Tidning, september 1920.</p>
--	--

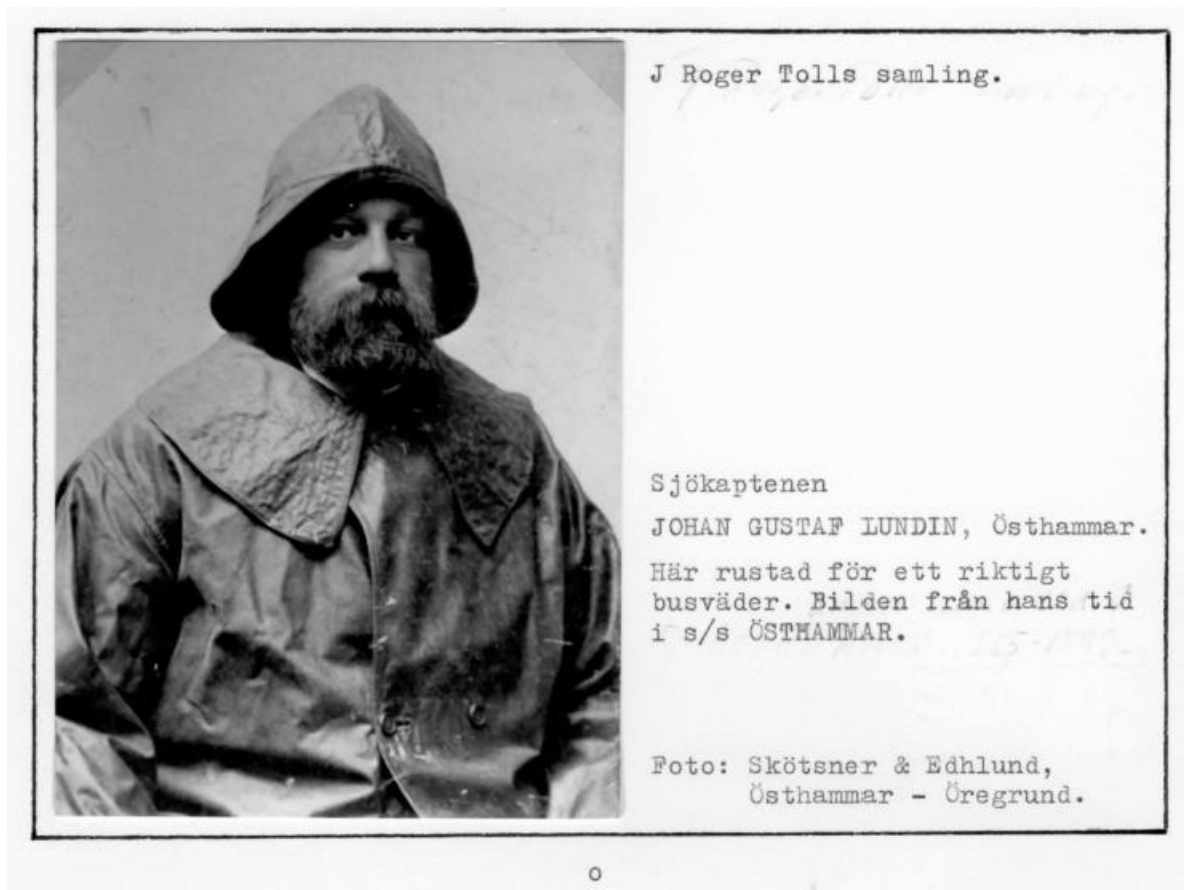


Last- och passagerarfartyget s/s ÖSTHAMMAR I, ex: SVANEN, ex: AMIRAL von PLATEN, av Östhammar 1900- 1927. Här liggande i Gävle hamn något av de första åren på 1900-talet. *Fotograf: obekant*

Last- och passagerarfartyget s/s ÖSTHAMMAR I

I och med att sjökaptenen Johan Gustaf Lundin miste sitt fartyg, s/s ÖSTHAMMAR under hösten 1899, stod han nu utan fartyg. En man som tyckte att han förtjänade ett bättre öde, var ingen annan än rådmannen och handlanden Mathias Lundqvist i Östhammar, som även var VD för Ångfartygsaktiebolaget Östhammar. s/s ÖSTHAMMAR II hade inköpts till bolaget år 1899, men kaptensbefattningen i denna båt var redan upptagen av sjökaptten Carl Hallberg från Långalma i Börstil s:n. Därför inköpte Lundqvist ett annat fartyg åt Lundin, vilket alltså blev s/s SVANEN från Göteborg, som därefter döptes till ÖSTHAMMAR I.

Johan Gustaf Lundin anlände under fredagen den 6 juli till hemmahamnen Östhammar för första gången med det nyförvärvade fartyget vilket hade genomgått en ganska omfattande renovering och ombyggnad i Göteborg. Efter att den var utrustad och klar gick den från Göteborg via Stockholm på sin första resa till sin nya hemmahamn under de första dagarna i juli månad år 1900. Den mottogs med salut och en mängd åskådare, ”Det var en stor baddare” var det allmänna omdömet, då man från hamnen första gången såg det ståtliga vitmålade fartyget rundande udden stävande in mot hamnen i Östhammar.



Vi skall inte längre gå händelserna i förväg, utan först berätta något om fartygets historia från dess tillkomst och fram till detta år då det inköptes till Östhammar. Fartyget beställdes alltså för nybyggnad år 1856 av Stockholm- Göteborgs Bolaget för trafik på Göta Kanal mellan Stockholm- Göteborg. Beställningen gick alltså till Motala Werkstad i Motala, som år 1858 levererade fartyget under namnet AMIRAL von PLATEN samt var byggt av järn och försågs med en 2- cylindrig ångmaskin på 70 HK och avsedd för propellerdrift. Maskinen hade tillverkningsnummer 145 i varvets nybyggnadslista. Dess mått var i längd ö.a. 106.92 med en största bredd av 22.00 samt med ett djup inombords av 10.54 fot. Priset uppgick vid leverans till 105.000 Riksdaler. Fartyget var alltså byggt för kanaltrafik och därför var dess längd anpassad till slussarnas storlek.

Kanalfartyget s/s AMIRAL von PLATEN gick sedan i trafik på Göta Kanal mellan Stockholm och Göteborg fram till 1865, då bolagets båtar fick konkurrens av järnvägen och Västra Stambanan och måste säljas. AMIRAL von PLATEN inköptes då av ingenjör William Lindberg på Södra Varvet i Stockholm, som samma år sålde fartyget till Finland för 55.000 rdr. Köpare var Nyländska Ångbåtsbolaget i Åbo, men fartyget fick behålla sitt namn. Övertogs senare av Sydfinnska Kustångsfartygs AB i Ekenäs. Åren 1867- 70 trafikerade AMIRAL von PLATEN traden Stockholm- Åbo- Helsingfors.

Fartyget inköptes i november 1871 av Halländska **Ångfartygsbolaget** tillsammans med Malmö Ångbåtsbolag. AMIRAL von PLATEN anlände till Malmö via Stockholm under vintern 1872. Fartyget döptes då om till s/s SVANEN och insattes därefter i daglig trafik på traden Malmö- Köpenhamn- Lübeck. Enligt styrelsebeslut från de båda bolagen den 15 juni

enades man om att ombygga fartyget. SVANEN byggdes om samt förlängdes av Lindholmens Mek. Verkstad i Göteborg och erhöll även både ny ångpanna och maskin på 70 NHK. Fartygets nya mått blev nu 37.65 i längd med en bredd av 6.46 meter. Den 12 april 1876 förekom följande annons i Göteborgs Handels & Sjöfartstidning:

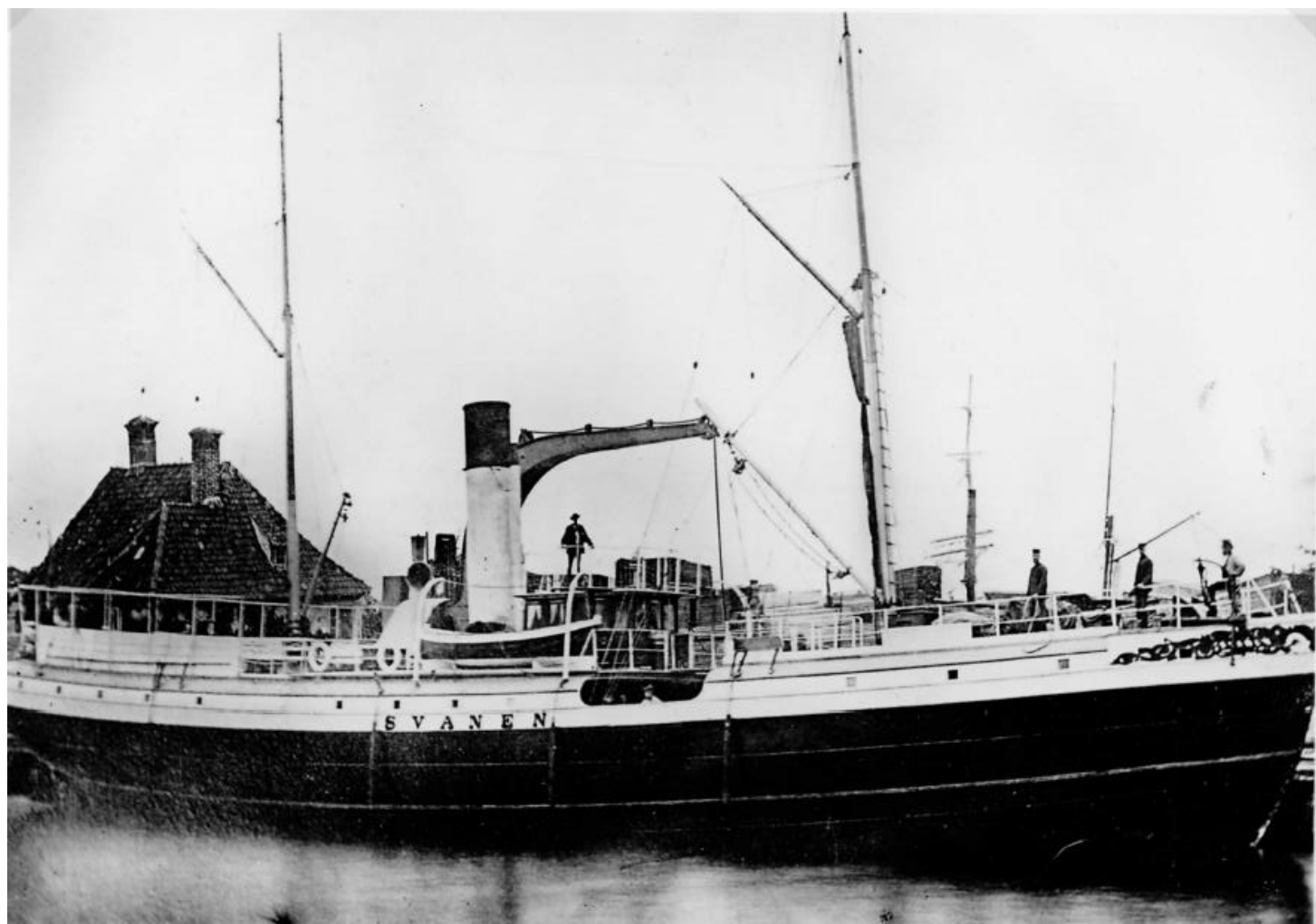
Till Köpenhamn och Lybeck, anlöp-
ande Varberg, Halmstad, Helsing-
borg och Malmö, afgår

Ångf. SVANEN

Kapten C. A. Hultman

Torsdagen den 13 April, kl. 7 f.m.
medtagande passagerare och gods.

Vidare meddela Eugen Jacobi & Co.
2 Norra Hamngatan 2



s/s SVANAN, ex: AMIRAL von PLATEN, liggande i Lübecks hamn obekant år.

Foto: P J Pedersen/Sjöhistoriska Muséet, Sthlm.

Den ombyggnad som skett tycks ha utfallit till stor belåtenhet och fartyget gick sedan på denna trad fram till år 1895. Den 17 juni 1882 hade ett nytt måtbrev utfärdats i Göteborg till 190.47 netto och 251.93 brutto registerton med måtten 38.00 i längd, med en bredd av 6.52 samt med ett djup inombords av 3.05 meter. Den 1 februari 1895 inregistrerades SVANEN i det Svenska Fartygsregistret under nr 2375 med flaggsignalerna HGJ. Vid registreringen framgick det att hon ägdes till 50 % av Hallands Ångbåtsaktiebolag och 50% av Malmö Nya Ångbåtsaktiebolag. Huvudredare var Carl Ludvig Kollberg.

Den 22 november 1895 undertecknades ett köpebrev då SVANEN såldes till Dampskibsselskabet Kalfsund i Köpenhamn för 15.000 kronor. Fartyget kom då att användas som depåfartyg vid sillfisket i Kattegat. Under dansk flagg fick hon signalbokstäverna NHMB. I början av år 1900 återgick fartyget till Sverige genom köp av **handlanden** och rådmannen Mathias Lindqvist i Östhammar. Köpet genomfördes den 10 april för en summa av 18.000 kronor och den **20** i samma månad transporterade han fartyget på Ångfartygsaktiebolaget i Östhammar. Innan kontraktet var undertecknat skrev Östhammars Tidning om inköpet av det nya fartyget:

” – Ny Östhammars ångare.
Ångfartygsaktiebolaget i Östhammar har i dagarna i stället för den sålda ”Östhammar” i Göteborg inköpt ångaren ”Svanen” betydligt större än företräddaren. Efter företagens omdaning till större lämplighet för passagerartrafik kommer den nya ångaren, som skall benämnas ”Östhammar I” att insättas på traden Stockholm – Östhammar- ”.

Ångaren SVANEN genomgick en ganska så omfattande ombyggnad i Göteborg under våren 1900 samt omdöptes till ÖSTHAMMAR I. Ett flertal av styrelsen och även en del av aktieägarna motsatte sig att kapten Johan Gustaf Lundin skulle få fortsätta som befälhavare inom bolaget. Orsaken till detta var naturligtvis haveriet med s/s ÖSTHAMMAR året innan. Mathias Lundqvist var dock av en helt annan mening, då han lät inköpa detta fartyg just för Lundins räkning. Lundin var, trots vissa personers missnöje, en erfaren och mycket omtyckt befälhavare utefter hela kuststräckan mellan Stockholm och Östhammar. I folkmun fick han fortsättningsvis inte heta något annat än ”Grundin”.

Genom den omfattande renoveringen och ombyggnaden drog det ut på tiden innan ÖSTHAMMAR I kunde lämna Göteborg, men innan dess blev även fartyget ommätt den 21 juni 1900 till 188.61 netto och 259.10 brutto registerton, med måtten 37.67 i längd, med en bredd av 6.46 samt med ett djup inombords av 2.72 meter. Djupgåendet angavs till 2.40 meter och med full last 3.00 meter. Den 27 juni lämnade sedan fartyget Göteborg under befäl av Johan Gustaf Lundin för att gå via Stockholm till hemmahamnen Östhammar.



En vy över Östhammars hamn i början av seklet 1900 med passagerarfartyget ÖSTHAMMAR I liggande vid ångbåtsbryggan. I bildens mitt ses det gamla "klapphuset" som senare revs, men uppfördes på nytt under 1980-talet. I fonden till höger ses den gamla sjötullen och övrig kåkbebyggelse som ännu idag är ganska så intakt.

Fotograf obekant.



Bilden från s/s ÖSTHAMMAR.

Johan Gustaf Lundin, eller Grundin, poserande vid en skadad skädda då ångaren är upptagen på Öregrunds slip obekant år.

Fotograf obekant.

Följande notis angående den nyinköpta ångaren ÖSTHAMMAR I stod att läsa i Östhammars Tidning den 3 juli:

” – Hallandsångaren ”Svanen” numera ”Östhammar I” som i många år trafikerat och varit igång på linjen Göteborg – Köpenhamn – Lübeck och sedermera af ångfartygsaktiebolaget Marstrand i Köpenhamn användts som lastångare på silltraden, är nu nymålad och nyreparerad på väg från Göteborg till Stockholm för att trafikera linjen Stockholm – Östhammar. F.d. ”Svanen” är nu åter en komfortabel passagerare-ångare. Skrofvat är helt hvitmåladt, salongerna äro elegant inredda och utvidgade. På däck reser sig två nya, rymliga hytter och öfver främre hytten en ny kommandobrygga med navigationshytt. Man har sört väl för passagerarnas bekvämlighet och ångaren kommer helt säkert att föra sina runor med den äran äfven på andra sidan af Sverige – ”.

Vad som utöver detta bör tillföras, är att fartyget var försett med en rymlig aktersalong omgiven av 6 dubbelhytter samt en stor damsalong eller familjehytt och på däck två nyuppförda hytter, en för damer i aktern samt en röksalong förut. Matsalongen ligger placerad längst förut och även den ovanligt rymlig. Kostnaden för fartyg och dess ombyggnad slutade på en summa av 45.000 kronor. Följande lilla notis stod att läsa i Nortelje Tidning nr 54, fredagen den 6 juli:

” – Östhammar I, den nya Östhammarsångaren, gjorde igår (5/7) afton kl.9 sin första resa på traden Stockholm – Östhammar. Som något anmärkningsvärdt kan omtalas, att spirituosaservering ej förekommer å denna ångare – ”.

s/s ÖSTHAMMAR I anlände alltså för första gången den 6 juli 1900 till sin nya hemmahamn Östhammar under befäl av sjökaptenen Johan Gustaf Lundin och som styrman fanns även hans gamla vapendragare Carl Lindstedt från Värmlingsö. De hade alltså seglat tillsammans sedan 1892 och kom så fortsätta fram till och med säsongens slut år 1920. Fartyget insattes omedelbart i samtrafik med bolagets mindre ångare ÖSTHAMMAR II på traden Östhammar – Stockholm. Under hösten detta första år fick fartyget en grundkänning innanför Singölandet enligt följande notis i Norrtelje Tidning nr 76, fredagen den 21 september:

På grund i tjockan. Den i år inköpta ångaren "Östhammar I" grunstötte i tisdags middag (18/9) under rådande tjocka utanför Norrvreta på Singö. Fartyget befann sig på resa till Stockholm, lyckades i förgår taga sig af grundet och fortsätta resan till hufvudstaden.

Från och med säsongen 1901 insattes ÖSTHAMMAR I på traden Stockholm – Östhammar – Öregrund – Kallerö – Gävle via Vaddö kanal. Den 30 mars hölls ordinarie bolagsstämma i

Östhammar med Ångfartygsaktiebolaget Östhammar, enligt referat i Norrtelje Tidning nr 27, torsdagen den 4 april:

” – Med ångfartygsbolaget Östhammar hölls i lördags ordinarie bolagsstämma. Af de här företedda räkenskaperna framgick, att bolagets båda ångare under sistförflutna seglationsår inseglat: Östhammar I 17.403 kr. 68 öre och Östhammar II 23.757 kr. 15 öre eller tillsammans 41.160 kr. 83 öre. Något öfverskott blef det dock ej denna gång för utdelning till aktieegarne, utan tvärtom brist, förorsakad af de under året ovanligt högt uppdrifna kolprisen, dels och kanske mest af Väddö kanals afstängning, som vållat skärgårdsbåtarna många svårigheter och kostnader. Stämman beslöt, att ”Östhammar I” under Gefle- utställningen skall utsträcka sina turer till Gefle och Söderhamn. Afgående styrelse omvaldes. I stället för framl. Jernhandl. H. M. Jansson, invaldes i styrelsen handl. R. Sundberg – ”.

Under hösten samma år, noga räknat den 24 oktober, var ÖSTHAMMAR I på resa från Gävle till Stockholm med last av diverse gods och grundstötte i Ragaröströmmen mellan Raggarön och Tvärnö vid Signäs udde. Sydvästlig vind var då rådande och olyckan anges ha berott på att befälhavaren blev vilseledd om farvattnet.



Okänd dam som sannolikt förestod restaurationen ombord.

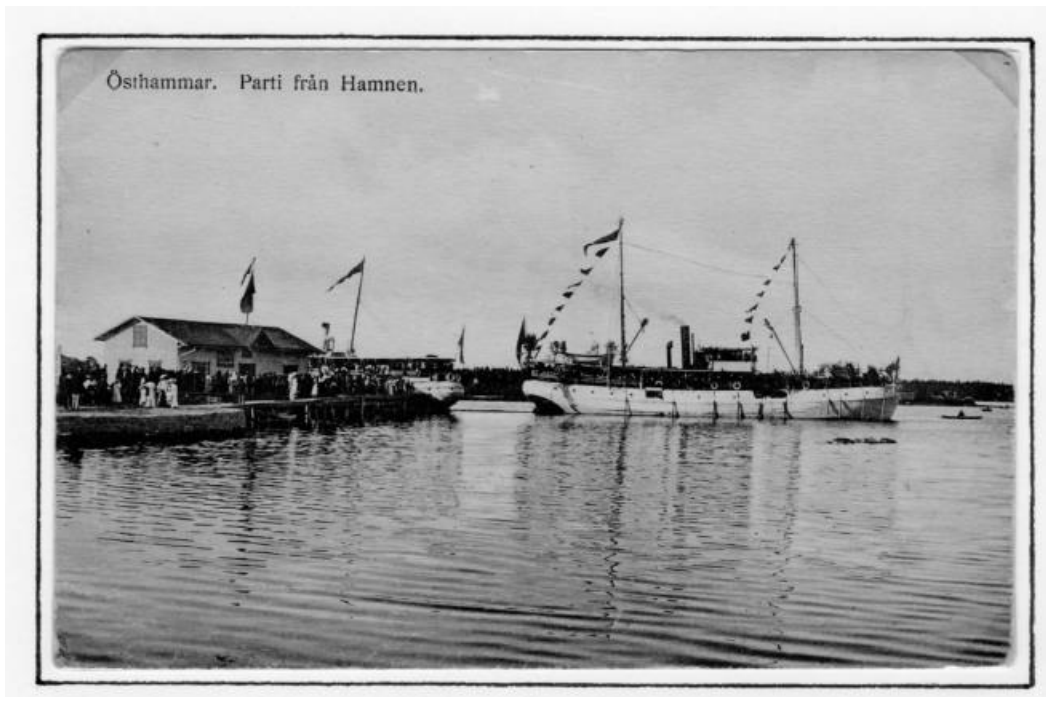
Bilden har tillhört kommissionären vid Herräng "Båt-Brita", Brita Stina Ersson, född Malmberg.

Fotograf obekant.

Från den ordinarie bolagstämman som hållits i slutet av mars månad år 1902 meddelades endast kort - Ångfartygsaktiebolaget Östhammars båda ångare inseglade i fjol 50.804 kr. 97 öre. Aktieägarna få icke heller i år någon utdelning - . Samtidigt meddelades att ÖSTHAMMAR I skall överta förolyckade ångaren WÄDDÖ KANAL:s trade och därmed utsträcka sina turer ända till Sundsvall. s/s WÄDDÖ KANAL grundstötte alltså på sin sista resa för året 1901 och Ö.T. meddelade följande den 19 november:

” – ”Wäddö Kanal” grundstött, på sin sista resa, mellan Kusön och Storjungfrun, vattenfylldes och sjönk. Kapten Pira lämnat fartyget. Detta är 4 de gången ” Wäddö Kanal” gör närmare bekantskap med sjöbotten. De 3 förra gångerna var det under den skicklige, men för djerve kaptenen Aug. Söderströms tid. 2 ggr i Gefle farvatten och en gång vid Fogdö här i Roslagen –”.

Vad som ytterligare kan meddelas i detta, är att fartyget strax därefter glidit av grundet och försvunnit i djupet och att vraket inropades på auktion av ingenjör Eric Brodin i Gävle för 101 kronor.



ÖSTHAMMAR I lämnar hamnen i Östhammar för en lustresa som tycks genomföras en midsommarhelg då fartyget är lövat och flaggprytt. Vid kaj skimtar även ÖSTHAMMAR II, dock obekant år.

Vykort. Förlag Henric Jansson, Östhammar.

Vintern dröjde sig länge kvar detta år 1902 och våren blev därmed ovanligt sen. Den 27 maj var sjöfarten fortfarande stängd av is norr om Öregrundsgrepen. På grund av ishinder låg då vid Öregrund och utmed Gräsölandet nära nog 50 ångare, seglare och pråmar. Samtidigt låg i drivisen mellan Örskär och Björn 54 ångare förutom en hel del seglare. Vid samma tid

lämnade ÖSTHAMMAR I hemmahamnen på sin första resa för året till Stockholm, med förhoppningen om att isläget förbättrats efter att hon lastat i Stockholm för resa norrut.

Under eftersommaren när fartyget passerade genom Väddö kanal skrapade hon i botten och blev läck vid ett ovanligt lågt vattenstånd. Ö.T. skrev följande om denna incident den 9 september:

” – ”Östhammar I” skp. G. Lundin, som vid varje genomresa får hoppa på de aldrig utdöende bottenstenarna i den förbättrade Väddö kanal, fick vid genomfarten under gårdagens låga vattenstånd så svåra bottenstötter att den gick läck och måste gå in till Willaholms brygga mitt emot Bagghus, där den igår inväntade assistans från Sthlms Transportbolags eftertelefonerade hjälppångare – ”.

Efter reparationen av läckan fortsattes seglationssäsongen, men den 24 oktober var det så åter dags för en mindre grundkänning. Denna gång skedde grundstötningen norr om Mellanrännan vid Skansen på Lat. N 60° 41' 05'', Long. O 17° 13' 5'' med hård sydvästlig vind med klar luft på resa från Stockholm till Gävle. Anledningen till händelsen var att lysbojen i Mellanrännan hade slocknat av blåsten och skadorna på fartyget blev dock ringa. Efter avslutad säsong lades fartyget upp över vintern i hemmahamnen.



Stockholm, Östhammar, Öregrund och Gefle,
anlöpande Bagghus, Elmsta, Fredrikslund, Trästa, Grissehamn, Singö, Herräng, Hargshamn, Elfnäs, Kallerö, Skutskär och Ljusne
afgår

Ångf. Östhammar I,

Kapten G. Lundin,
Norrut:

från Stockholm	tisdagar	kl. 9 e. m.
” Östhammar	onsdagar	” 3 ”
” Öregrund	”	” 7 ”
” Gefle	torsdagar	” 10 f. m.
Söderut:		
” Gefle	lördagar	” 9 e. m.
” Öregrund	söndagar	” 4,30 f. m.
” Östhammar	”	” 3 e. m.

Rikstelefon i Stockholm 2783 samt i Östhammars hamn.
Vidare meddelar i Östhammar A. A. Westin, rikst. 34.

Annons ur Östhammars Tidning nr 51,
fredagen den 4 juli 1913.

Annons ur tidningen Dagen den 6
september 1916.

Till Östhammar, Öregrund, Gefle och Ljusne,

anl. Bagghus, Elmsta, Ortala, Fredrikslund, Trästa, Grissehamn, Fogdö, Singö, Herräng, Hargshamn, Elfnäs, Kallerö och Skutskär
afg. ångf. **Östhammar I**, kapt. Gust. Lundin, hvarje Tisdag kl. 9 e. m.
Från Gefle Lördagar kl. 7 e. m.
» Östhammar Söndagar kl. 10 f. m.
OBS. Lastar Måndagar och Tisdagar.
Tilläggspl.: Strandvägen. Rikst. omb. 2783.
Närmare meddel. W. LARKA. Skeppsbron 10

Den 2 april 1903 öppnades sjöfarten på Östhammar då bogserångaren CARL XI anlände med en pråmlast stycke gods från Stockholm. Bogserbåten CARL XI tillhörde Ångslupsaktiebolaget Öregrundsgrepen i Öregrund. Den fick nu i uppdrag att bogsera ÖSTHAMMAR I till Stockholm den 6 april för att hon skulle få en ny ångpanna inmonterad. I samband med detta stora ingrepp genomfördes även en ganska så stor renovering. I mitten av maj var så den nya pannan uppeldad och fartyget inledde åter sina ordinarie turer Stockholm – Söderhamn.

Efter avslutad säsong år 1905 lades ÖSTHAMMAR I upp för vintern vid varvet i Öregrund. Redan i mitten av mars månad år 1906 togs fartyget upp på Rörhamns Varv i Öregrund för bottenmålning. Strax därefter upptogs även östhammarsskonerten NORDBON på varvet för reparation. Rådman Mathias Lundqvist, som dels var VD för Ångfartygsaktiebolaget Östhammar, var även huvudredare för NORDBON. Längre fram under sommaren inkom den norska briggen TRIO i haveri till Öregrund, kondemnerades och inropades på offentlig auktion av varvet. Briggen TRIO inköptes därefter av Lundqvist i Östhammar.

3 Fogdö—Östhammar:			
Fogdö—Askholmsklippan—slätpricken	-	✓ NW 1/4 W	3 ^m
Slätpricken— ¹ Askholmsudden— ² Brudhälls prick	-	1) NW 1/2 W, 2) NW 3/4 W	7 ^m
Askholmsudden—Loskärsvaget—Brudhällspr.	-	✓ NW 1/2 W	4 1/2
Brudhälls prick—Singö brygga	-	✓ NW	3 1/2
Singö brygga—Loskärsudde	-	✓ NW 3/4 W	
Loskärs udde—Granskärs slätprick	-	✓ SW 1/4 W	11 ^m
Granskärs slätprick—1:sta ruskprick	-	✓ 1/4 W	
1:sta ruskprick—2:dra ruskprick	-	✓ SW	
2:dra ruskprick—slätprick <i>bojan</i>	-	✓ SW 3/4 W	
Slätprick—kryssprick			
Kryssprick—Herrängs brygga			
Herrängs brygga—moringen			
Moringen—Skarpen	-	✓ NW 1/4 W	
Skarpen—Bromarn	-	✓ NW 3/4 W	

Sjökapten Johan Gustaf Lundin har lämnat efter sig en liten s.k. lathund där han lagt upp kompassriktningar från kända märken på land utefter de utprickade lederna samt klockat avstånden dem emellan. Här ovan ses ett litet exempel från Fogdö över Singöfjärden via Herräng och vidare ut på Galtfjärden mot Hargshamn. Detta är alltså endast ett uppslag i denna lilla bok som faktiskt täcker hela kuststräckan som s/s ÖSTHAMMAR I trafikerade mellan Stockholm – Ljusne och faktiskt i båda riktningarna.

Att samtliga ångbåtsbefälhavare ”gick med klocka och kompass” är för de flesta bekant. När det var tjocka och mörker var det inte alltid så lätt att ta sig fram med fartygen, speciellt med ÖSTHAMMAR I storlek i dessa trånga inomskärsleder. Dessa enkla hjälpmedel var vid den här tiden helt avgörande, trots detta blev det en och annan grundkänning och för Lundins del skedde de flesta av hans grundkänningar i hemmavattnen.



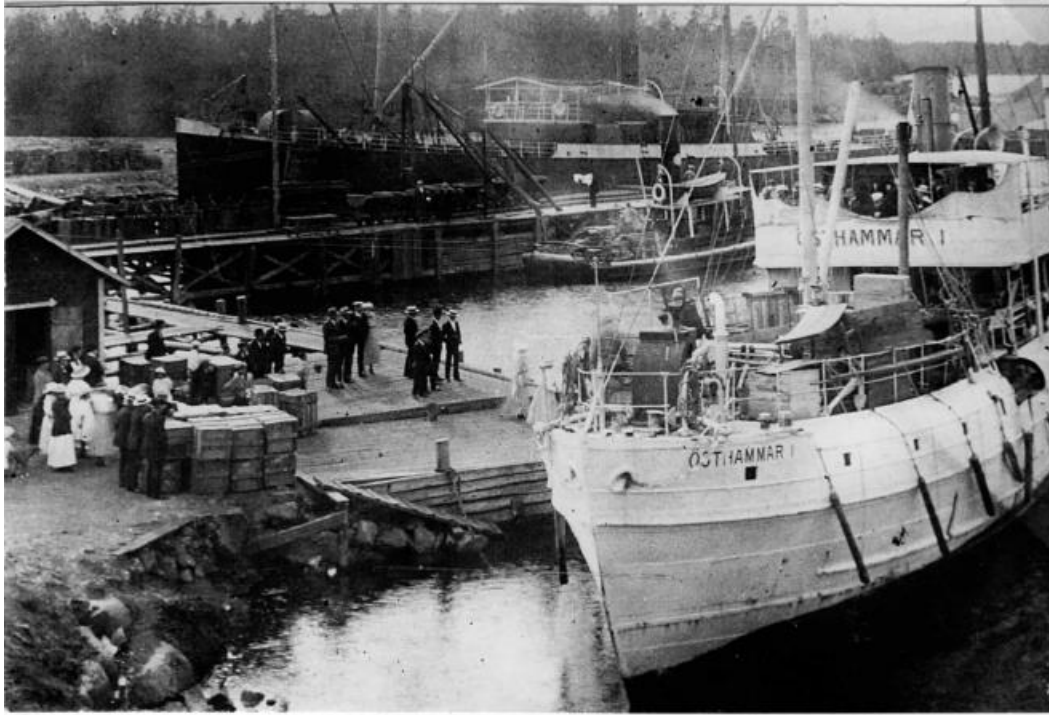
Sjökaptenen Johan Gustaf Lundin på den öppna bryggan ombord i s/s ÖSTHAMMAR I iklädd oljeställ. Fotograf obekant.

Den 7 maj 1908 var fartyget på sin första resa från Stockholm till Östhammar med diverse gods, då hon grundstötte innanför Singösund ungefär WSW från Sundholmens kvastprick N 60° 08' 58'' och O 18° 46' 53'' under sydostlig vind med klar luft. Fartyget som var hårt lastat grundstötte till följd av ett mycket lågt vattenstånd, dock klarade sig fartyget utan skador.

Sedan avlöpte några säsonger utan att något anmärkningsvärt hände. Men den 30 november 1911 råkade J G Lundin ut för ett haveri med ÖSTHAMMAR I, som han år 1899 hade råkat ut för med s/s ÖSTHAMMAR, endast några sjömil från den plats där det tidigare haveriet skedde. ÖSTHAMMAR I var här som vanligt på resa från Stockholm med last av bl. a 699 säckar mjöl samt diverse styckegods och passagerare. Fartyget gick alltså på grund i

Galtfjärden inte så långt från Hargshamn. Sedan olyckan var ett faktum, visade det sig att fartyget stod hårt på grundet vilande endast midskepps och med en slagsida på 45°. Halva däckets under vatten, alltså delvis sjunken och med stora skador på maskinen.

Så snart det var möjligt rekvirerades bärgningsångare från Neptunbolaget.



Här lägger ÖSTHAMMAR I till vid ångbåtsbryggan i Herrängs hamn omkring år 1917. Mycket gods ses både på bryggan och på fartygets fördäck. Fotot från Curt Edenius samling. Fotograf obekant.

JÄRNVÄGSTURER

1/5 1911—30/9 1911

	Alla dagar		Sön- och helgdagar
	kl.	f. m.	e. m.
Från Harg	kl. 6,2	f. m.	kl. 2,39 e. m.
Till Uppsala ...	" 9,8	"	" 5,27 "
" Stockholm ...	" 10,49	"	" 6,50 "
" Gäfle	" 10,55	"	" 10,12 "
Från Stockholm	" 10,20	"	" 5,47 "
" Uppsala ...	" 11,39	"	" 7,29 "
" Gäfle	" 6,26	"	" 3,5 "
Till Harg	" 2,12 e. m.	"	" 10,16 "
			kl. 6,12 e. m.
			" 9,45 "
			" 11,42 "
			" 10,12 "
			—
			" 6,20 f. m.
			" 6,26 "
			" 10,9 "

ÅNGBÅTSTURER

Stockholm—Östhammar

Ångf. Östhammar I

(Tilläggsplats: Strandvägen)

Från Stockholm tisdagar kl. 9 e. m.
Till Östhammar onsd. omkr. » 9 f. m.

Ångf. Östhammar II

(Tilläggsplats: Strandvägen)

Från Stockholm torsdagar kl. 7 f. m.
Till Östhammar » omkr. » 6 e. m.
Från Stockholm lördagar » 9 e. m.
Till Östhammar sönd. omkr. » 9 f. m.

Östhammar—Stockholm

Ångf. Östhammar I

Från Östhammar söndagar kl. 3 e. m.
Till Stockholm månd. omkr. » 5 f. m.

Ångf. Östhammar II

Från Östhammar tisdagar kl. 7 f. m.
Till Stockholm » » 6 e. m.
Från Östhammar fredagar » 7 f. m.
Till Stockholm » » 6 e. m.

Ljusne—Gäfle—Östhammar

Ångf. Östhammar I

Från Ljusne fredagar kl. 9 f. m.
» Gäfle lördagar » 9 e. m.
Till Östhammar söndagar » 8 f. m.

Östhammar—Gäfle—Ljusne

Ångf. Östhammar I

Från Östhammar onsdagar kl. 3 e. m.
Till Gäfle torsdagar » 3 f. m.
» Ljusne » » 1/2 3 e. m.

Turlistorna är hämtade ur skriften - ÖSTHAMMARS HAFSBADANSTALT för säsongen 15 juni - 1 september 1911, 8 sidor. Badläkare: Med. doktor Henrik Berg.



"Båt-Brita" förevigad på sin 70-årsdag den 29 juli 1914 i fotograf Eric Löfvings ateljé vid Arnö, Herräng.

Kanske dessa fyra personer gästade "Båt-Brita" vid Svenängen denna dag. Liggande till vänster i bild är kapten J G Lundin, damerna dock obekanta, men tillhörde sannolikt besättningen i ÖSTHAMMAR I. Mannen till höger bör vara styrmannen ombord, Carl Lindstedt.



o

Två av deras ångare MERCUR och POSEIDON kom sedan till haveriplatsen. POSEIDON lämnade Stockholm den 1 december och anlände dagen därpå. MERCUR anlände först den 3 december och tog då hand om lasten och avgick samma dag med den till Östhammar.

ÖSTHAMMAR I flottogs den 6 december av de båda bärgningsfartygen MERCUR och POSEIDON, varefter fartyget blev inbogsrat till Hargshamn. Den 12 december tog POEIDON fartyget på släp till Stockholm och anlände dit samma dag. Efter att ha legat två dygn vid Ekensbergs Varv togs hon där upp den 14 december för reparation. Det blev nu en omfattande reparation, dels på panna och maskin, men även i övrigt då fartyget fått stora vattenskador inombords. Någon människa tycks dock ej ha kommit till skada då grundstötningen skedde.



Under sommaren år 1916 fördes s/s ÖSTHAMMAR I av sjökaptenen Johan Eriksson från Raggarön i Börstil s:n.

ÖSTHAMMAR I fortsatte sedan trafiken på traden Stockholm – Ljusne fram till hösten 1918, då hon lades upp över vintern i Öregrund. Där blev fartyget liggande efter genomförd reparation fram till juli månad år 1919. Första resan gick då från Öregrund till Gävle, därefter upptog hon sina ordinarie turer Stockholm – Gävle på mellanliggande orter fram till december då säsongen avslutades. Följande lilla notis stod att läsa i Ö.T. den 23 april 1920:

”-Ångfartyget ÖSTHAMMAR I som i år underkastat sig en något längre vårutrustning än vanligt och därtill överraskats av för tidig vår är emellertid nu putsad och fin, färdig att i morgon bittida kl. 7 anträda sin första Stockholmstur. ÖSTHAMMAR I trafikerar linjen Stockholm, Östhammar, Öregrund, Gävle-”.

I mitten av oktober månad gjorde fartyget sin sista resa för år 1920 till Gävle. Därefter lades fartyget upp vid ångsågen i Östhammar. Tiderna var nu besvärliga och frakterna dåliga, vilket innebar att ÖSTHAMMAR I kom att ligga upplagd ända till eftersommaren 1922, då man åter tog henne i bruk. Kapten J. G. Lundin kom därmed att gå i land, liksom även styrmannen Carl Lindstedt. När fartyget åter börjad eldas upp fanns alltså icke dessa båda herrar med. Till befälhavare för ÖSTHAMMAR I insattes nu sjökaptenen Johan Fridolf Jansson från Singö. Han kom sedan att föra fartyget fram till år 1926, som även blev det sista i detta bolags regi.



En vy över Trästa brygga från den tid det begav sig. Vid bryggan ses s/s ÖSTHAMMAR I, på resa mot Östhammar något av fartygets sista år 1925-26. Vykort. Förlag Gustaf Anderssons Eftr., Trästa. Fotograf obekant.

Vid samma tid då man eldade upp ÖSTHAMMAR I för att åter ta henne i bruk, avled kapten Eric Ericsson hastigt och Johan Gustaf Lundin fick då överta befälet för ÖSTHAMMAR II, som han även behöll fram till sin död år 1925. Året 1925 skulle bli de stora förändringarnas år i Östhammar och Ångfartygsaktiebolaget Östhammar. Den 4 april 1925 avled grundaren, som även under många år var VD för Ångfartygsaktiebolaget. Det var alltså handlanden och rådmannen Mathias Lundqvist, som vi sin bortgång var nära 75 år. Han var född 1850 i Sandicka, Hargs s:n och redan som ung gick han till sjöss en kort period, men gick iland och blev bodbiträde hos handlanden A G Sidenvall i Öregrund. Kanske var det just i hans fartyg han seglade en kort tid. Därefter tog han sig till Trästa i Häverö s:n hos handlanden Gustaf Andersson. Från Trästa flyttade han år 1871 till Östhammar och blev sedan staden trogen fram till sin död.

Redan år 1876 inledde han sin bana som ”redare”, eller ”korrespondentredare”, vilket var liktydigt med huvudredare för ett partägt rederi. Fram till sin död hade han varit huvudredare för sammanlagt 44 segelfartyg samt varit delägare i ytterligare ett antal seglare. Han hade även figurerat i ångslups- och andra ångfartygsbolag i trakten. I och med detta får man helt klart anse hans dignitet som den ojämförligt största redaren i Roslagen under dessa år.

Efter Lundqvists död såldes också Ångfartygsaktiebolaget Östhammar till Waxholms Nya Ångfartygsaktiebolag i Vaxholm. Östhammarsbolaget drevs dock som eget bolag i ytterligare några år, dock av samma VD som Waxholmsbolaget, kapten Oskar Fredrik Ekeboom i Stockholm. Ö.T. skrev följande den 3 juli 1925:

”-Ångfartygsaktiebolaget Östhammar uppgår i Waxholms Nya Ångfartygsaktiebolag. Samtliga aktier i det över 40-åriga Ångf. AB Östhammar har i dagarna mot dubbla pari-priset sålts till Waxholms Nya Ångfartygs AB som därmed blivit ägare och redare för de båda östhammarsångarna ”ÖSTHAMMAR I” och ”ÖSTHAMMAR II”-”.

Under sommaren gick även sjökapatenen Johan Gustaf Lundin, mer känd som ”Kapten Grundin”, ur tiden. Han var ju en av trotjänarna i detta ångfartygsbolag och fört fram dess först ångare ÖSTHAMMAR under åren 1885 – 1899 och ÖSTHAMMAR I åren 1900 – 1920 samt nu senast ÖSTHAMMAR II 1922 – 1925. Ytterligare en person som under många år sett dessa fartyg komma och gå vid hamnen i Östhammar, var hamnfogden A. A. Westin, gick också ur tiden längre fram under detta år.

År 1926 togs alltså ÖSTHAMMAR I ur trafik då hon var i så dåligt skick att hon helt enkelt blev ”kondemnerad”, alltså utdömd efter den inspektion som strax innan skett vid Ekensbergs Varv. Enligt köpebrev av den 21 december 1927 såldes hon från Ångfartygsaktiebolaget Östhammar till Tor Holmströms Metallaffär i Stockholm för 3.000 kronor. Det meddelades samtidigt att fartyget fick ligga vid varvet fram till den 1 maj 1928, varefter skrotning ”ovillkorligen måste ske”. Redan den 4 januari 1928 upprättades ett nytt köpebrev, då fartyget såldes till Firma Petersen & Albeck i Köpenhamn för en summa av 3.500 kronor. Därmed var fartygets saga all efter 70 års verksamhet på skilda vatten.

Last- och passagerarfartyget s/s NYA ÖSTHAMMAR



Last-och passagerarfartyget s/s NYA ÖSTHAMMAR, ex: KLINTE-
HAMN, liggande vid Strandvägen i Stockholm omkring 1930.
Foto: Harald Olsen, Stockholm. Vykort.

År 1926 när s/s ÖSTHAMMAR I togs ur trafik, inköpte bolaget ett annat fartyg för insättande på traden Stockholm – Gävle via Vaddö kanal och mellanliggande stationer. Valet föll då på ett ganska så ålderdomligt fartyg, byggt redan år 1875 under namnet KLINTEHAMN. Enligt köpekontrakt av den 24 september 1926 inköptes fartyget av Ångfartygsaktiebolaget Östhammar från Ångfartygsaktiebolaget Gotland i Visby för 55.000 kronor samt döptes till NYA ÖSTHAMMAR.

Fartyget byggdes alltså på beställning av Ångfartygsaktiebolaget Södra Gotland åren 1875-76. VD i detta bolag var då Axel Ekman. Vid sjösättningen fick hon i dopet namnet KLINTEHAMN och gjorde sin prov- och besiktningresa den 11 juni 1876. Fartyget byggdes alltså av järn på Södra Varfvet i Gävle, vilket ägdes av byggmästaren Olof August Brodin och i varvets nybyggnadslista fick hon nr. 53. Som nybyggd uppmättes fartyget till 240 netto och 271 brutto registerton, med måtten 115,25 i längd, med en bredd av 22,10 samt med ett djup inombords av 10 fot, vilket översatt blev 34,57 x 6,63 x 3,0 meter.

Den 18 oktober 1883 köptes bolaget av Ångfartygsaktiebolaget Gotland och fusionerades med detta, men fartygets namn bibehölls, Den 10 juli 1894 ändrades firmanamnet till Ångfartygsaktiebolaget Gotland. Åren 1875 – 1883 var Axel Ekman VD för bolaget och under åren 1883 – 1894 leddes bolaget av C Smitterberg. Några av befälhavarna under Gotlandstiden bör även nämnas, J Wulfcrona, R Ljungholm och E A Smitterberg, bara för att nämna några.

Stockholm—Gävle,
anlöpande Hallstavik, Elvsnäs,
Öregrund och Kallerö
avgår
Ångf. Nya Östhammar,
Kapten F. Jansson.
Till Gävle onsdagar kl. 7 e. m.
Från Gävle lördagar kl. 7 e. m.
Från Östhammar söndagar kl. 3 e.
m., anlöpande Singö.
OBS! Gods från Gävle till brygger-
na i Vaddövik tages för omlastning.
Telefon ombord i Stockholm 75548,
i Gävle 3515.
Närmare meddelar i Stockholm G.
Fogelströms A.-B., i Gävle Bröderna
Lövgren, i Östhammar Handl. A. M.
Mattsson.

Annons ur Östhammars Tidning,
tisdagen den 13 november 1928.

Den 23 november 1894 utfärdades ett nytt ”mätbrev” för fartyget, vilket nu mättes till 193,38 netto och 266,15 brutto registerton med måtten 34,50 i längd, med en bredd av 6,55 samt med ett djup inombords 2,93 meter. Maskinstyrkan uppges ha en kraft av 50 NHK. Samma år den 14 december registrerades KLINTEHAMN i det Svenska Fartygsregistret under nr 1976 med signalbokstäverna JDSF.

Under 1898 genomgick fartyget en ”förbyggnad” vid Bergsunds Mekaniska Werkstads AB i Stockholm samt förlängdes 8 fot. En ny ångpanna insattes och vissa delar av maskinen förnyades. Maskinen var en 2-cylindrig compoundmaskin på 200 IHK. Efter förbyggnad och övriga reparationer utfärdades ett nytt mätbrev, vilket skedde den 20 augusti i Stockholm. Mätbrevet angav nu hennes dräktighet till 231,73 netto och 309,20 brutto registerton med måtten, längden blev nu 37,01 och bredden 6,58 samt djupet inombords 2,97 meter. KLINTEHAMN var sedan i verksamhet under Gotlandsbolagets ledning fram till år 1926 då hon såldes till Ångfartygsaktiebolaget Östhammar, dock med säte i Stockholm.

Ångfartygsaktiebolaget Östhammar med registerad bolagsordning från den 23 augusti 1897, inköpte alltså fartyget för 53.000 kronor, en summa som vid denna tid tycks ha varit i största laget. Fartyget rustades och döptes om till NYA ÖSTHAMMAR samt sattes omedelbart in på traden Stockholm – Gävle och mellanliggande stationer. Den styrelse som tillkom då bolaget köptes av Waxholms Nya Ångfartygsaktiebolag i Vaxholm var alltså följande, handlanden Frans Reinhold Theodor Sundberg, fabrikören Gustaf Holmertz, båda i Östhammar, sjökaptenen Johan Fridolf Jansson, Singö, ingenjör Henrik August Bertheau, Värmdö och kaptenen Oskar Fredrik Ekebom, Stockholm. O F Ekebom var VD för Waxholmsbolaget och likaså i Östhammarsbolaget.



s/s NYA ÖSTHAMMAR liggande utanför Johnssonsbolagets BRASIL vid Hallsta Pappersbruk i Häverö i början av 1930-talet. BRASIL inledde här sin jungfruresa med att inta papper vid pappersbruket. Fotograf obekant.

o

Till fartygets befälhavare blev helt naturligt sjökaptenen Johan Fridolf Jansson, som även var styrelseledamot i bolaget. Han var född den 18 juni 1880 i Söderby på Singö.

Innan J F Jansson övertog befälet för ÖSTHAMMA I år 1922 hade han varit i tjänst som styrman med Eric Ericsson ombord i ÖSTHAMMAR II. ÖSTHAMMAR I för han sedan fram på säsongen 1926 då detta fartyg kondemnerades och så småningom även försäljs för ”skrotning”. s/s NYA ÖSTHAMMAR kom han sedan att föra fram till och med säsongens slut år 1935.

År 1929 gick Ångfartygsaktiebolaget Östhammar i likvidation och de båda fartygen ÖSTHAMMAR II och NYA ÖSTHAMMAR såldes till Waxholms Nya Ångfartygsaktiebolag i Vaxholm. Enligt köpebrevet som var daterat den 15 november 1929 såldes NYA ÖSTHAMMAR för 40.000 kronor. De första åren nämnes inte någon styrman vid namn, det är först under åren 1930-32 som styrman Carl Bergström är noterad samt för åren 1933-35 anges styrman K J Manners.



Här ligger s/s NYA ÖSTHAMMAR i Mariehamns hamn på Åland efter utförd lustresa från Roslagen, någon gång under 1930-talets första år. Foto: Karl E Lindgren.

o

Enligt köpebrev av den 8 maj 1935 sålde Waxholmsbolaget NYA ÖSTHAMMAR för 15.000 kronor till skeppsmäklaren Joel Haag i Gävle, för under bildning varande rederi. Rederiaktiebolaget Staffan i Gävle registrerades den 26 juni 1935 och NYA ÖSTHAMMAR överfördes dit. Bolagets styrelse var Joel Haag (VD), sjökapten Johan Julius Malmberg, båda i Gävle samt direktör Otto Herman Pettersson i Stockholm.

Den 6 mars 1936 meddelas till Fartygsregistret med bifogande kontrakt av den 5 december 1935 mellan Rederiaktiebolaget Staffan och AB Lindholmen – Motala, Göteborg från den senare utan kostnad för Staffan demolera och nedskrota ångaren å eget eller annat varv för Staffans räkning. Genom intyg meddelas den 5 oktober 1936 att fartyget var ”upphugget”. Lindholmens Varv kommer att låta Staffan eller Stockholms Rederi AB Svea att få reparera något fartyg för 15.000 kronor som ersättning för ”skrotet”. Så slutade historien om detta fartyg.