

SJÖHISTORISKA

Fakta om kaptenstavlor



SVEA hette från början **NORRA HELSINGLAND** 1873 och byggdes på Bergsunds Mekaniska verkstad i Stockholm. Rederiet som ägde **SVEA** hette Hudiksvalls Ångfartygsbolag. Fartyget reste mellan Stockholm – Hudiksvall – Sundsvall.

1881 havererade fartyget vid Olmsundets norr om Hudiksvall på resa till Sundsvall. Det blev för dyrt att reparera **NORRA HELSINGLAND** så hon såldes till grosshandlarfirman Lovén & Co för 160 000kr. Företaget Lovén & Co planerade att använda fartyget på rutten Stockholm – Hamburg därför döptes **NORRA HELSINGLAND** om till **HAMBURG**. Det blev aldrig av. Istället såldes fartyget igen till Ångfartygsbolaget Södra Sverige och döptes om till **SVEA**.

Mellan 1884 och 1886 körde fartyget mellan Göteborg – Stockholm – Härnösand och 1887 – 1909 Göteborg – Stockholm – Härnösand – Umeå.

1909 Behövde **SVEA** repareras. Fartygets däck måste bytas ut och överbyggnaden behövde repareras. Samtidigt med denna reparation plockades all inredning för passagerare bort för att få plats med mer last. Kostnaden för ombyggnaden blev 30 000 kr.

SVEA körde fram till 1936 då hon gick på grund i tät dimma i Kalmarsund.

SJÖHISTORISKA

Fakta om kaptenstavlor



BULL byggdes på Liljewalchs varv i Luleå 1841 av rederi C.F. Liljewalchs, hemmahamn Stockholm. BULL var det andra svenska fartyget som någonsin seglat jorden runt. Det första var Mary Ann i januari 1841. Båda med kaptenen Nils Werngren.

Bull seglade flera långa resor, bland annat till Brasilien. Hennes sista resa gick till USA år 1848. På väg hem från New York till Göteborg med en last av bomull, risgryn och tobak seglade hon in i en orkan och gick under. Besättningen räddades.

På texten i tavlan berättas att kapten hette N. Werngren. Det är kanske han som står på däck och spanar på sitt eget fartyg?

Båda fartygen på bilden visar skeppet BULL från olika sidor.

SJÖHISTORISKA

Fakta om kaptenstavlor



GUSTAF II ADOLF byggdes 1855 av Lindholmens Verkstad för rederi: Ångfartygs AB Gustaf Adolf i Göteborg. Det var varvets första fartyg. De första två åren körde **GUSTAF II ADOLF** mellan Göteborg – Hamburg.

1857 köptes fartyget av Gustaf II Adolfs Ångfartygsbolag i Sundsvall och körde mellan Stockholm – Sundsvall – Bollsta. Fartyget havererade ofta. Därför började det köra mellan Sundsvall – Malmö – Köpenhamn – Göteborg istället. **GUSTAF II ADOLF** såldes 1872 till ett nybildat bolag kallat Ångbåts AB Gustaf II Adolf i Stockholm. Fartyget började då köra mellan Stockholm – Stettin.

Under vintern 1900-1901 byggdes fartyget om vid Södra Varvet i Stockholm och fick ny ångmaskin. Fartyget kantrade under arbetet på varvet men bärgades och slutreparerades.

Fartyget säljs och byter namn flera gånger fram till 1907 då det heter **GUSTAV ADOLF** igen. Det kör ofta mellan olika städer i Sverige och Finland. 1911 såldes **GUSTAV ADOLF** i maj till Konstantinopel i Turkiet. Där döps det om till **BACHLANGITCH** och senare till **SELAMET**.

1933 skrotades fartyget.

SJÖHISTORISKA

Fakta om kaptenstavlor



Målningen visar **EMELIE** utanför Start Point vid Engelska kanalens västra mynning. Fartyget ägdes av Godenius & Co som hade rederi och handelshus.

EMELIE strandade på Gröttlingbo på Gotland en natt 1836. Fartyget såldes på auktion 1837 i Visby där det reparerades. 1937 var fartyget klart igen. I oktober 1869 under en svår storm hittades EMELIE övergiven av sin besättning strax norr om Finngrundet. Det såldes ingen på auktion och byggdes om. I slutet av 1882 gick EMELIE förlorad utanför Oskarshamn.

Lite från skeppsdagboken: "1845 Kapten: Peter Julius Wulff. Ankom 18/4 Hamburg från New York med kaffe, avgick 15/5 Hamburg mot Stockholm i barlast. Passerade 1/6 k på resa från Hamburg mot Stockholm. Passerade Öresund 13/7 från Stockholm mot Kapstaden med 504 standards bräder, 25 tunnor tjära och 5 tunnor beck. Avgick 4/11 Kapstaden mot Jakarta med järnstänger."

SJÖHISTORISKA

Fakta om kaptenstavlor



GAUTHIOD från Stockholm byggdes 1841 som hjulångfartyg. 1888 byggdes det om till propellerångare. Fartyget gjorde många resor mellan Stockholm – Kalmar – Lübeck.

Det var Sveriges första passagerarlinje till kontinenten. Resan tog 45 timmar.

Befälhavare på Svithiod och senare Gauthiod var Per Gunnar Nylén ("Gubben Nylén") som var en mycket omtyckt. Både i Sverige och i Tyskland. Han blev hedersmedborgarskap i Lübeck 1862.

Under vinterhalvåret 1887 – 1888 fick GAUTHIOD den nya ångmaskinen med propeller Farten ökades till ca 12 knop. Maskinen var av en unik konstruktion.

1914. reste fartyget mellan Gävle och Raumo i Finland för att ta med hemvändande ryssar då 1:a världskriget börjat. Denna trafik var så omfattande att flera fartyg sattes in i "rysstrafiken".

1932 sänktes fartyget under en skjutövning.

SJÖHISTORISKA

Fakta om kaptenstavlor



INDIA byggdes i Törefors 1857 och hade hemmahamn i Karlsro, Norrtälje och tillhörde rederiet, C J Pira i Norrsund, Vaddö socken.

För att kommunicera mellan olika fartyg på havet användes flaggor. Dessa betydde olika bokstäver och siffror. Det var en engelsk kapten, Frederick Marryat som hittade på att använda flaggor 1817. Olika flaggor tillsammans betydde olika meddelanden. Det kallades för signalkod. 1879 ändrades signalkoden. I INDIAS mast står bokstäverna HFBT som visar hennes namnsignal.

Fartygsfakta: Namnsignal HFBT.

SJÖHISTORISKA

Fakta om kaptenstavlor



Ångfartyget **ERNST MERCK**, byggdes på Nyköpings varv 1858. Fartyget var byggd av stål och hade vattentäta skott och dubbel botten. ERNST MERCK var Nordens största ångfartyg när det sjösattes 1858. Fartyget döptes efter Ernst Merck som var en Österrikisk bankir.

På en resa till Rio med en last av järnvägsvagnar, blev hon det första svenska ångfartyget som korsat ekvatorn. Till hjälp vid lastning och lossning fanns det en lokomobil. Det var en ångmaskin på hjul på fartygsdäcket.

Under den första resan fick man problem med att fartyget läckte. 1861 byggdes det om på W Lindbergs varv i Stockholm för att användas i emigranttrafik och fick 4 master. ERNST MERCK kunde ta sexhundra passagerare.

Sommaren 1864 gick hon med svenska emigranter till Nordamerika. 1868 förliste hon i medelhavet.

SJÖHISTORISKA

Fakta om kaptenstaylor



Ångaren **TRANSIT 3**, byggdes 1855 på Motala Varv & Verkstad. Ägare var Rederi: A.O. Wallenberg Ångbåtsbolaget Scandia, Stockholm. Hemmahamn: Borgholm. Hon var det tredje fartyget om en serie av fyra fartyg med samma namn.

TRANSIT körde tillsammans med sina tre systerfartyg med last och passagerare mellan England och Ryssland via Göta Kanal. Denna väg valdes för att slippa Öresundstullen. 1855 var det krig mellan Ryssland och Frankrike. Därför kunde de inte lasta som tänkt i St Petersburg. TRANSIT tog med råg och tjära från Sverige till England och salt och sill tillbaka.

A.O. Wallenberg var Sjöofficer svenska flottan. Åren 1846-1847 var han kapten på Sveriges första propellerbåt "Linköping" som gick på Göta kanal mellan Stockholm och Linköping. 1847 tog han anställning på Lovén & Co som sysslade med rederiverksamhet

A.O. Wallenberg (1816 -1886) var grundare av Stockholms Enskilda Bank (SEB) 1856, far till Knut W, donator av medel för byggande av Sjöhistoriska museet.