

Hjulångfartyget *Svea* från 1857 – en tavla berättar

Mats Tengnér



Ovanför vardagsrumssoffan hemma hos en god vän till mig, hänger den här tavlan. När jag fick syn på den första gången, frågade jag förstås ifall han visste något om den avbildade hjulångaren. Men det enda min gode vän kände till, utöver fartygsnamnet *Svea*, var att tavlans upphovsman var Adolf Nordling, en konstnär som levde åren 1840 - 1888.

Min nyfikenhet var väckt, och jag lovade att försöka spåra fram fartygets faktiska identitet och om möjligt något om dess historik. Det ledde till ett fascinerat sökande och pusslande med fragmentariska och delvis motsägelsefulla uppgifter i en mängd olika källor. Det gav också intressanta inblickar i en del av svensk passagerarsjöfartshistoria under 1800-talets andra hälft – inte minst hur den avspeglades i samtidens tidningar.

Hjulångarnas relativt korta storhetstid i Sverige kulminerade kring 1840. När propellern på 1830-talet hade lanserats av den svensk-amerikanske uppfinnaren John Ericson innebar det en teknisk revolution för sjöfarten, och några årtionden senare hade hjulångarna nästan helt spelat ut sin roll.

Målningen av hjulångaren *Svea* visar unionsflaggan i aktern, vilket antyder att tavlan senast bör vara från 1905 då unionen med Norge upphörde. Men rimligtvis kan tavlan knappast ha tillkommit senare än 1888, vilket var året då konstnären Nordling gick ur tiden.

Lite om Adolf Nordling

Adolf Nordling var född i Karlskrona 1840 och är en idag relativt okänd konstnär. Enligt Nationalmuseums levnadsbeskrivning över Nordling kan det förklaras av hans specialitet marinmålningar, vilket i Sverige aldrig haft särskilt hög status. I unga år var Nordling ritare vid Karlskrona örlogsvarv, och han ägnade senare gärna del av somrarna som passagerare ombord på olika fartyg, alltid med skissblocket till hands – något som gav en grund för den goda detaljkännedomen kring fartyg och marina miljöer.

I Sjöfartsmuseets samlingar finns en stor mängd skisser och teckningar, signerade Adolf Nordling. En som tog starkt intryck av hans konstnärskap var August Strindberg. Adolf Nordlings liv präglades av enkelhet, fattigdom och tidvis sjukdom. Bosatt på Fjällgatan i Stockholm, insjuknade han småningom i tuberkulos och avled 1888, blott 48 år gammal.

Flera tänkbara *Svea*

Men vilken *Svea* kan det röra sig om på Nordlings tavla? Under det nationalromantiska sena 1800-talet låg namnet *Svea* i tiden och det förekom på ett okänt antal större och mindre svenska fartyg – såväl segelfartyg som hjulångare, propellerångare och ångslupar.

Spontant gick förstås tanken till Rederi AB *Svea* som bildades 1871. Dess första fartyg levererades året efter och hette just *Svea*. Men det var ett tremastat barkskepp och ingen hjulångare. Rederiet tog leverans av ytterligare två *Svea* mot slutet av 1800-talet. Men båda dessa var propellerdrivna lastångfartyg – inte hjulångare.

Jämförelser med foton och målningar, minskar snart antalet möjliga kandidater. Storlek, riggning och skorstensarrangemang bekräftar sedan avgränsningen ytterligare. Tre svenska hjulångare i kust- eller utrikesfart och med namnet *Svea*, kan således vaskas fram ur skepplistorna.

Några fotografier av denna *Svea* har tyvärr inte kunnat spåras. Förvisso ganska väntat då fartygsfotografier från tiden före 1870-talet är sällsynta.

Marinmålningar med porträtterade fartyg finns desto fler från den tiden och en matchande sådan av just *Svea*, utöver Nordlings verk ovan, återfinns via digitaltmuseum.se. Det är ett verk av marinmålaren Arnold Plagemann (1826-1862). Bild-ID "S 3038", Sjöhistoriska muséet.



Hjulångfartyget *Svea*. Målning av Arnold Plagemann (1826-1862). Sjöhistoriska museet.

Bildtexten vid den här tavlan på digitaltmuseum.se utgörs bara av en beskrivning av vad det är man ser på målningen – hjulångaren *Svea* passerande ett fyrskepp, men inga identifierbara fakta i övrigt.

På samma sida resoneras om vilken *Svea* motivet visar, en *Svea* byggd i Motala 1857 - eller en *Svea* byggd i Hartlepool i England samma år. Motalabygget förekommer dock på foto på digitaltmuseum.se med fotoID *Fo138083C* – vilket visar en hjulångare helt klart större och framför allt med dubbla skorstenar. Av det går det inte att dra någon annan slutsats, än att både Nordlings och Plagemanns porträtterade hjulångare *Svea* med en skorsten, är den brittiskbyggda *Svea* från Hartlepool. Längst ner på samma sida finns ett par intressanta kommentarsinlägg av någon som berättar att han är ättling till änkan efter denna *Sveas* kapten på 1860-talet. Av kommentarerna får vi veta kaptenens namn: *Fingal von Sydow*.

Med *von Sydow* som extra ingångsvärde, bekräftas vilken *Svea* det här rör sig om. I dagstidningar och skeppslistor var det nämligen kutym att ange befälhavarens namn jämte fartygsnamnet.

Ångfartyget *Svea*, kapten Fingal von Sydow, afgår söndagen den 15 april kl. 8 f. m. till Göteborg med anlöpande af Kalmar, Carlskrone,

Det gäller reseannonser, tidtabellsuppgifter såväl som sjöfartsnotiser i allmänhet. Rederitillhörighet, byggår eller andra registerdetaljer var uppenbarligen inte lika relevanta, om redaktionerna nu ens kände till dem. Men en kapten förblev ombord år efter år, blev ett med sitt fartyg och hans namn utgör därför för den tidens fartyg mycket god bekräftelse på dess identitet.



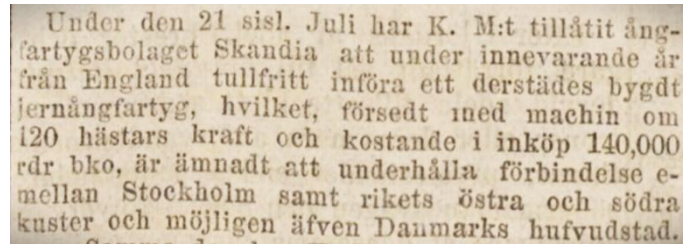
Fingal von Sydow (1827-1903) var son till konteramiral Johan Gustaf von Sydow och morfars far till förre riksdagsman, försvarsminister och talman Björn von Sydow. Efter officerskarriär i kungliga flottan övergick Fingal von Sydow 1848 till civil sjöfart, för att några decennier senare anta tjänsten som hamnkapten i Stockholm.

Via tidningsarkiven kan därmed slås fast att just detta av Fingal von Sydow förda hjulångfartyg, ibland stavat *Svea*, ibland *Swea*, anskaffades år 1857 av Ångfartygsbolaget Skandia i Stockholm för passagerar- och godstrafik "södra vägen" till Göteborg – d.v.s. yttre kustvägen via Malmö och ett antal mellanliggande hamnar som Västervik, Kalmar, Karlskrona och Ystad.

Då en annan något större svenskbyggd hjulångare *Svea* nästan samtidigt av rederi Schön & Co i Stockholm sattes i utrikes trafik på Stockholm-Lübeck, fanns redan då en förväxlingsrisk. Därav kom kapten von Sydows *Svea* att ofta benämnas "*Skånska Svea*", "*Lilla Svea*" eller "*Svea(Sydow)*" medan den något större Lübeckångaren med kapten P.G. Nylén som befälhavare ofta benämndes för "*Stora Svea*" eller "*Svea(Nylén)*". Förvirringen består ändå alltjämt, vilket återspeglas av ibland motsägelsefulla uppgifter i en del bildtexter där endera *Svea* förekommer.

Ångfartygsbolaget Skandia

Ångfartygsbolaget Skandia dominerades av industri- och bankmannen André Oscar Wallenberg – grundare av Stockholms Enskilda Bank (och gift med Fingal von Sydows halvsyster – landskapsmålaren Anna Wallenberg, född von Sydow). I rederiets ledning satt även bl.a. William Lindberg – fartygskonstruktör och varvschef vid Södra Varvet i Stockholm. Rederiet hade sedan några år etablerat sig på kustfarten runt södra Sverige, och ansåg det 1857 tydligen vara dags att uppgradera fartygsflottan med nytillskott.



Under den 21 sisl. Juli har K. M:t tillåtit ångfartygsbolaget Skandia att under innevarande år från England tullfritt införa ett derstädes byggt jernångfartyg, hvilket, försedt med machin om 120 hästars kraft och kostande i inköp 140,000 rdr bko, är ämnadt att underhålla förbindelse emellan Stockholm samt rikets östra och södra kuster och möjligen äfven Danmarks hufvudstad.

Det går i tidningsartiklar 1856-57 att följa en finansiell bolagsaktivitet med nya aktieteckningar, sannolikt i syfte just att finansiera nya fartygsköp. I mars 1857 tillkännages nämligen att Ångfartygsbolaget Skandia i England avser bygga ett större ångfartyg, för samma turer man trafikerar med befintligt tonnage. I augusti läser vi att bolaget fått Kungl. Majt:s (regeringens) tillstånd att från England tullfritt införa ett järnfartyg om 120 hästars maskinkraft, till en kostnad av 140 000 riksdaler banco.

Sveas ursprung i Hartlepool, UK

I samtida press framkommer också att *Sveas* leverans föregicks av en annan snarlik hjulångare *Skåne*, även hon levererad från Hartlepool tidigare under 1857, men till annan beställare.

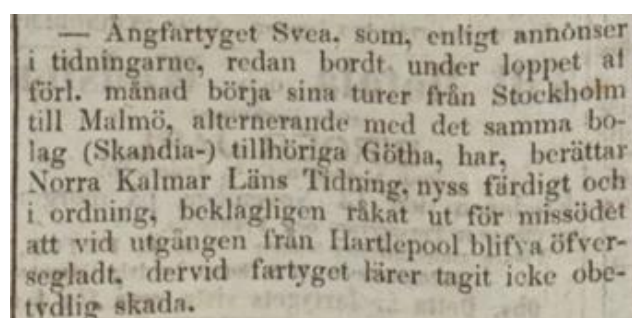
Leveranserna av två fartyg med så svensk klingande namn, borde kunna spåras via någon brittisk sjöfartshistorisk webbsajt.

Och mycket riktigt, söksidan Teesbuiltships.co.uk listar både *Svea* och *Skane*, byggda 1857 vid Thomas & John Richardsons skeppsvarv i Hartlepool. Det är också en av få källor där något alls nämns om fartygets yttre mått: Längd 180 fot (55 m) och tonnage: 516 grt

Med uppgiften om Richardson som byggvarv, kan ytterligare bekräftelse återfinnas på en hemsida om staden Hartlepoons historia (hhtandn.org/hartlepool-ships-and-shipping), där vart och ett av stadens gamla skeppsvarv och deras byggda fartyg står listade med årtal. För Richardsons varv listas följdriktigt både *Svea* och *Skane* 1857, men inga detaljer i övrigt om dessa två från Sverige beställda hjulångare.

Försenad leverans hösten 1857

Svea var tydligen avsedd att sättas i trafik redan under oktober 1857, men ett missöde kullkastade de planerna. Hon blev nämligen påseglad av ett annat fartyg precis på utgående från Hartlepool och tvingades återvända till varvet för reparation.

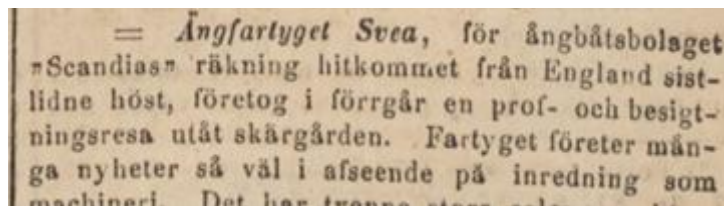


— Ångfartyget Svea, som, enligt annonser i tidningarne, redan bordt under loppet af förl. månad börja sina turer från Stockholm till Malmö, alternerande med det samma bolag (Skandia-) tillhöriga Götha, har, berättar Norra Kalmar Läns Tidning, nyss färdigt och i ordning, beklägligen råkat ut för missödet att vid utgången från Hartlepool blifva öfverseglat, dervid fartyget lärer tagit icke obetydlig skada.

Senare under hösten skriver tidningarna i varje fall att ångfartyget *Svea*, byggt i Hartlepool för svensk räkning och ämnat att göra resor mellan Stockholm och Malmö, uppkommit för första gång på Stockholms ström den 20 november 1857. Via samma tidningsnotiser får vi också namnet på fartygets kapten bekräftat: *F. von Sydow*.

Den försenade leveransen och en tidig isläggning längs östersjökusten medförde att någon trafikstart med *Svea* inte kunde ske förrän till påföljande säsong 1858.

Provtur och press-recension av *Svea*



I april 1858 utfördes prov- och besiktningstur i Stockholms skärgård. Post och Inrikes Tidningar, vars reporter sannolikt medföljde ombord, ger en bra beskrivning av det nybyggda fartygets design, komfort och intressanta tekniska nymodigheter:

”Ångfartyget Svea, för ångbåtsbolaget ’Scandias’ räkning hitkommet från England sistlidne höst, företog i förrgår en prof- och besigtningresa utåt skärgården. Fartyget företer många nyheter så väl i afseende på inredning som maskineri. Det har tvänne stora salonger akterut, en under och en ofvan däck, med 16 rymliga hytter; förut trenne smärre salonger under däck med 6 hytter för första klassens, samt 30 liggplatser för andra klassens passagerare. Äfvensom för de sednare en matsalong ofvan däck, allt ytterst elegant och bekvämt.

Machinen, vacker och solid, är af nyaste konstruktion med osillerande cylindrar, har 120 hästars kraft, arbetar väl och ger, med tillhjälp af patenterade skofvelhjul fartyget en fart af 12 knop. Bredvid fartygets machin är anbragt en liten ångmachin om ett par hästkrafter, hvilken genom en enkel men sinnrik mekanik användes till icke mindre än åtta särskilda förrättningar i alla delar af fartyget. Machinisten mottager kommando-orden från kapitenen genom ett slags optisk telegraf, hvilket är säkrare än då det sker såsom vanligt genom språkrör.

Fartyget är bygd i Hartlepool och dess maskiner i Newcastle. Det kommer att, alternerande med bolagets andra ångfartyg ’Götha’, underhålla förbindelse mellan hufvudstaden och södra Sverige, samt föres af kapiten F. von Sydow. Det afgår första gången i morgon söndag till Götheborg med anlöpande af Westervik, Kalmar, Karlskrona, Karlshamn och Malmö.”

Svea i trafik Stockholm-Malmö/Göteborg 1858-1875(?)

Svea sattes 1858 således in i trafik tillsammans med samma rederis *Götha*, och blev trogen sin kusttrad Stockholm-Malmö-Göteborg under åtskilliga år. Fingal von Sydow kvarstod som *Sveas* befälhavare i ett decennium - fram till och med seglationssäsongen 1867 varefter han med svågern A.O. Wallenbergs hjälp erhöll förordnandet som Stockholms nye hamnkaptän. Från våren 1868 är det i stället en annan av rederiets kaptäner, H. C. Flodenberg, som tar över som "*Skånska Sveas*" befälhavare de närmaste åren, t.o.m. 1874.

Mot senare delen av 1860-talet tycks *Svea* periodvis ha trafikerat även Norrlandskusten. Och vid bolagsstämma i mars 1869 försökte A.O. Wallenberg personligen driva igenom att "*Skånska Svea*" också skulle prövas i utrikes trafik, på sträckan Stockholm – Lübeck. Med andra ord i direkt konkurrens med Rederi Schön & Co:s "*Stora Svea*" som ju trafikerat just den rutten sedan hon sattes i trafik 1858. Wallenberg fick dock inget gehör hos de mestadels skånska aktieägarna på stämman, vilka röstade ner förslaget.

Våren och sommaren 1864 härjade det dansk-tyska kriget, en konflikt mellan Danmark och framför allt Preussen om hertigdömet Schleswig. Sverige deltog aldrig aktivt i kriget, men närmare 500 svenskar liksom även många norrmän anslöt som frivilliga på Danmarks sida. I maj 1864 meddelas i Aftonbladet att sådana frivilliga erbjöds medfölja hjulångfartyget *Svea* till rabatterat pris. Kriget slutade dock med fredsfördrag i oktober varefter Schleswig sedan dess förblivit tyskt territorium.



Svea ångade på längs kusten år efter år, så länge isen inte hindrade framfarten. Uppenbarligen utan några svårare haverier eller olyckor. Enda allvarliga incident som spårats var då ångaren i september 1871 backade in i Skeppsbron i Stockholm och skadade de nyligen nedsänkta telegrafledningarna som förband huvudstaden med södra Sverige.



Resannonserna anger generellt namnet på fartyget och dess kapten, fartygets destinationer och kommande avgångsdatum/tid. Inunder det en referens till vem man vänder sig för mer upplysningar (och bokning av biljett eller frakt).



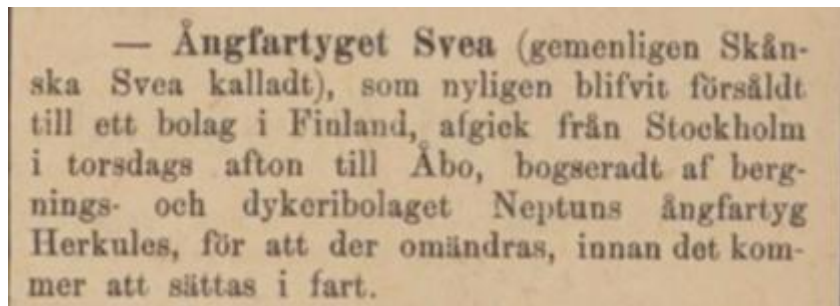
För "*Skånska Svea*" hänvisas åtminstone under de första åren under von Sydows befäl, till en *C. O. Strindberg* på Skeppsbron 16 i Stockholm. Bakom det namnet döljer sig Carl Oscar Strindberg, författaren August Strindbergs far, vars yrke var just "ångbåtskommissionär" – en form av resebyråttjänst för biljett- och fraktbokning.

1871 omnämns att rederi Schön & Co:s "*Stora Svea*" (Lübeckångaren) efter 13 år försålts till England. Men den mindre *Svea* kom ändå, åtminstone i pressen, att även fortsättningsvis ofta benämnas "*Skånska Svea*". Begreppet hade tydligen bitit sig fast. 1873 är sista året *Svea* förekommer med namngiven befälhavare i de årliga skeppslistorna. Men tidningsannonser antyder att hon gick i fortsatt trafik ännu något år.

Slutseglat, åtminstone i Sverige

Någon gång i mitten av 1870-talet var dock trafiken med "*skånska Svea*" till ända. Orsaken till det är inte klar. Hon kan ha råkat ut för något tekniskt och kostsamt haveri, eller så var hon bara allmänt nersliten efter många års trafik. Men på 1870-talet började hjulångarnas ganska korta parentes i teknikhistorien närma sig slutet. Propellerångarna tog över alltmer, med såväl bättre bränsleekonomi som högre fartprestanda. Rederiets ledning såg kanske inte längre någon ekonomisk lönsamhet i trafiken med sin trotjänare, den knappt 20 år gamla hjulångaren *Svea*.

I juni 1879 anges att "*den Wallenbergiska Lilla Svea / skånska Svea*" som legat överksam mellan Skepps- och Kastellholmarna en följd av år, intagits till Djurgårdsvarvet för en genomgående reparation.



— Ångfartyget *Svea* (gemenligen Skånska *Svea* kalladt), som nyligen blifvit försäldt till ett bolag i Finland, afgick från Stockholm i torsdags afton till Åbo, bogseradt af bergnings- och dykeribolaget Neptuns ångfartyg *Herkules*, för att der omändras, innan det kommer att sättas i fart.

Svea lämnar Sverige

Ett drygt år senare, i september 1880 meddelas att hon genom hr Aug. Lindholm sålts till ett rederi i Ryssland för en obekant summa. En månad senare rapporteras att *Svea* sålts till Finland och bogserats till Åbo för att där omändras inför nya uppgifter. *Svea* lämnade därmed Sverige, ganska exakt 23 år efter leveransen från Hartlepool.

Var det då till Finland eller Ryssland hon såldes? Det är svårt att avgöra med säkerhet utan ytterligare forskning i finska arkiv. Men Finland var vid denna tid ännu ett ryskt storfurstendöme, så rimligen var det i Åbo eller annan ort i Finland hon hamnade.

Med det upphör hur som helst spåren efter "*Skånska Svea*" från 1857. Vilka hennes nya uppgifter blev i finska/ryska vatten, liksom hennes (eventuellt) fortsatta historia – blir en uppgift för någon annan att forska fram.

Min gode vän - innehavaren av Nordlings tavla med hjulångaren *Svea* - han uppskattade hur som helst att med den här historiken få motivet levandegjort. Men min egen upptäckarglädje var så mycket större – över att få anledning att lägga ett fascinerande fartygspussel som detta.

Andra svenska passagerarångfartyg med namnet "SVEA" under sent 1800-tal:**SVEA "Svea på Lübeck" / "stora Svea"**

Hjulångare byggd 1858 vid Motala varv, Norrköping. Kapten P.G. Nylén.
FotoID: Fo138083C, Sjöhistoriska museet.
1871 namnändrad *Ixion*, 1872 *Helgoland*, 1887 *Cattaro*, Napoli. Hos Lloyds register 1889 listad som "dismantled".

**SVEA – Postångaren.**

Hjulångfartyg byggt som *Prinses Elisabeth* 1877/78 i Govan).
FotoID: TM.ETB:739, Trelleborgs museum/DM
1898 såld till Rederi AB Sverige-Kontinenten, Stockholm och då omdöpt till *Svea*.
1907 upplagd och överförd till A.O. Wallenberg.
1910 såld till tyska upphuggare i Stettin

**SVEA - Propellerångare, byggd 1873 som *Norra Helsingland* vid Bergsunds Mekaniska Verkstad Stockholm.**

1883 övertaget av Ångfartygsbolaget Södra Sverige, Stockholm, omdöpt till *Svea*.
1909 såld till Stockholms Rederi AB Svea, konverterad till lastmotorfartyget ms *Ellida*.
1936 strandat i Kalmarsund varefter hon kantrade och sjönk.

"Skånska Svea" från 1857 förekom aldrig i Lloyds register, endast i svensk skeppslista.

Källor:

- <https://digitaltmuseum.se/>
- <https://tidningar.kb.se/>
- [https://sv.wikipedia.org/wiki/Von_Sydow_\(sl%C3%A4kt\)#H%C3%B6gsbygrenen](https://sv.wikipedia.org/wiki/Von_Sydow_(sl%C3%A4kt)#H%C3%B6gsbygrenen)
- <http://www.teesbuiltships.co.uk/>
- <https://www.hhtandn.org/hartlepool-ships-and-shipping/shipbuilding>
- "Sätt maskinen igång - herr Captain! : ett nytt sätt att resa i 1800-talets Sverige" (Christer Bjäre, BoD 2022)