

2024-10-20

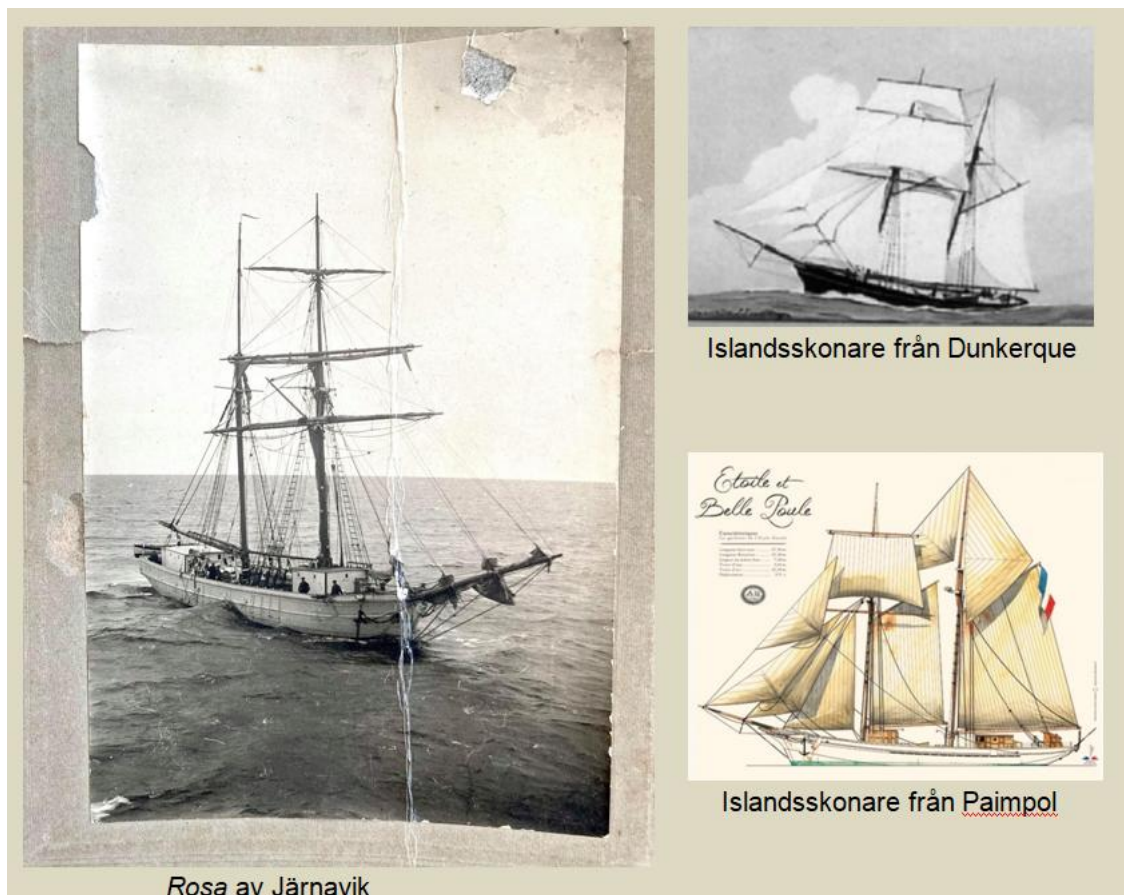
Skonaren *Rosa* – från fransk Islandsfarare till svensk lastdragare

Bilden nedan t.v. visar skonaren *Rosa*. Fotot är förmodligen taget runt 1920 då hon var hemmahörande i det blekingska Järnavik. Jag hittade bilden på Sjöfartsmuseet i Karlshamns FB-sida och blev nyfiken.

Hon inköptes till Järnavik i februari 1913 av Edmund Algot Mattsson på Kullåkra för 7 250 kr. Tidigare ägare var Th. Gunnarsson i Seydisfjordur på Island och affären mäklades av Københavns Skibs-Salgs Bureau.

Som vi ser på bilden var hon en toppsegelskonare. Vid inskrivningen 1913 i det svenska fartygsregistret fick hon regnr 5437 och namnsignal JTFQ. Hon mättes upp och antecknades för 142 brt och 120 nrt. Byggort angavs till Dunkerque och byggår till 1863.

Men hur hade hon hamnat i Seydisfjordur på Island?



Låt oss backa ett antal år tillbaka i tiden. Torskfiske utanför Island har naturligtvis bedrivits ända sedan de första bosättningarna där under vikingatiden. I början för egen konsumtion men så småningom för export i form av stockfisk, d.v.s. sol- och vindtorkade torsksidor.

År 1397 kom Island och Norge under Danmark (Kalmarunionen). Några år senare, 1412, började engelska fartyg dyka upp vid Island, både för att fiska och göra affärer. Man seglade dit i mars och återvände till England under augusti. I slutet av 1400-talet började också tyska handelsmän, Hansan, dyka upp på Island för att handla med islänningarna.

Men 1602 beslöt kungen av Danmark att Island endast fick handla med Danmark och handelsförbindelserna med Tyskland och England avbröts. Detta danska handelsmonopol med reglerade priser varade ända fram till 1787. Vissa restriktioner gällde faktiskt ända till 1855 då handeln blev helt fri. Restriktionerna lade naturligtvis en hämsko på utvecklingen av det inhemska fisket då vinsterna hamnade hos danska köpmän.

Under tiden fortsatte främmande flottor att fiska i de isländska farvatten men landade sin fångst i sina hemmahamnar. Fångsten rensades och saltades ombord. De främmande fiskeflottorna var också mer avancerade än de isländska som ända in på 1870-talet fortfarande till huvudsak bestod av öppna roddbåtar utrustade med hjälpsegel.

Första gången vi hör om franska fiskebåtar i dessa farvatten är 1614. Under senare delen av 1700-talet tog det franska fisket fart. Efter att i frederna 1713 (Utrecht) och 1763 (Paris) förlorat sina nordamerikanska besittningar och därefter fått mindre tillgång till fiskevattnen runt Newfoundland för sitt torskfiske riktades nu blickarna mot Island.

Under revolutionskrigen och de efterföljande Napoleonkrigen var, av förståeliga skäl, den franska aktiviteten låg men efter 1815 kom fiskeriet igång igen. Det var framför allt Dunkerque och det närliggande Gravelines samt Paimpol ner i Bretagne som blev de stora fiskeorterna.

Under kriget hade många av fiskarna varit sysselsatta med kaperiverksamhet och med detta blivit förtrogna med snabbseglande skonarna, en båttyp som nu kom att ersätta de äldre mer klumpiga fiskebåtarna.

Skonarna byggdes av ek och alm från närområdet och med master i granvirke importerad från Östersjöområdet. Storleken på dessa skonare var typiskt 25-30 meter i längd och med bredder på mellan sex och sju meter. Djupgåendet var cirka 3,5 meter. Masterna var något tillbakalutande. Ofta hade man också en vacker galjonsfigur längst fram.

Men det var egentligen inte snabbseglingsmöjligheterna som var det viktiga utan det var lättmanöverbarheten som gjorde det lättare att segla längs kusten och också att man snabbare kunde styra undan de plötsliga oväder som kunde dyka upp.

Förutom att vara lättmanöverliga skulle de också vara lastdryga för att kunna ta hem fångsten och för att i perioden mellan besöken på fiskebankarna även kunna fungera som lastdragare.

Man räknar med att runt 200 sådana skonare byggdes i Dunkerque under fiskeriets "heydays" under andra halvan av 1800-talet.

Paimpol utvecklade en egen variant men som i grunden liknande den i Dunkerque. År 1932 byggdes två replikor av denna typ för att användas som utbildningsfartyg i franska marinen. En av dessa, *La Belle Poule*, deltog f.ö. i Tall Ships Race 2023.

Varje år mellan 1850 och 1870 lämnade runt 70 skonare Dunkerque för att fiska torsk vid Island. Man gav sig iväg i februari/mars och normalt tog det runt 10 dagar att komma fram till fiskeplatserna. På en normalstor fiskeskonare var det runt 15-20 man ombord plus naturligtvis tunnor, salt och proviant. Fisket skedde med handlinor från relingen och den infångade fisken rensades omedelbart och saltades in i tunnor.

I slutet av augusti återvände man till Dunkerque. Här lossades torsken och behandlades ytterligare och ompackades innan den transporterades vidare till sina avsättningsorter. Därefter blev det kanske en sväng ned till Setubal för att hämta salt till nästa säsongs fiske. År 1860 räknar man med att cirka 6000 människor livnärde sig på torskfisket och dess binärningar i Dunkerque. Verksamheten peakade mellan 1860 och det tidiga 1900-talet.

För fiskarna från Dunkerque och Gravesline blev Faskrudsfjordur på den isländska ostkusten tidigt en stödjepunkt och än idag kan man se franska spår i denna by som omhuldar sin franska historia och även gjort den till en turistattraktion med bl.a. ett välutrustat museum.

För islänningarna innebar närvaron av de utländska fiskarna att de lärde sig modern fiskeriteknik som ledde till att den isländska fiskeflottan började uppgraderas genom inköp av andrahandstonnage, t.ex. franska skonare och engelska smackar.

I den vevan hamnade vår *Rosa*, som då hette *Rose des Alpes*, någon gång runt 1880 i Seydisfjordur som ligger strax intill Faskrudsfjordur. Th. Gunnarsson hette mannen som köpte henne och hon omdöptes till *Rosa*.

År 1902 fanns det 162 seglande fiskefartyg under isländsk flagg. Runt 1890 hade engelska ångtrålare börjat dyka upp i de isländska fiskevattnen och så småningom blev det också aktuellt med isländska ångtrålare. Den första införskaffades 1905 och 1911 fanns det ett 20-tal sådana registrerade på ön.

Järnavik

Det hade alltså blivit dags för de isländska fiskarna att sälja av sina äldre seglande fiskeskonare och 1913 hamnade *Rosa* i Järnavik hos den, kan man nog säga, legendariske skepparen och redaren Edmund Algot Mattsson (1874-1963) boende på Kullåkra i Järnavik. Detta blev hans andra fartygsinköp och det skulle följa ytterligare fem fartyg fram till 1953.

Med Järnavik som hemmahamn kom *Rosa* bl.a. att sysselsättas med trälaster från Norrland till Danmark och England och med kol tillbaka. Besättningen bestod av skeppare, bästeman och fyra man i skansen. Seglings säsongen varade normalt från mars till oktober.

Uddevalle

I februari 1924 såldes *Rosa* för 7 500 kr till skeppare Johan Mikael Hansson i Uddvalle som också blev fartygets befälhavare. Hon verkar mest ha varit sysselsatt i fart mellan svenska hamnar och hamnar i Östersjön. År 1927 blev hon motoriserad.

Den 21 januari 1933 på resa mellan Gdansk och Norrtälje med en last av kol förläste hon i Stolpmündes hamn (dagens Ustka) då hon kraftigt läckande med stannad motor i hård vind sökte nödhamn men törnade mot ena hamnpiren så illa att hon sjönk. Besättningen klarade sig men under natten till påföljande dag blev hon sönderbruten och totalt vrak.

Efterord

Rosa blev 70 år vilket inte är dåligt. Ganska omedelbart efter förlisningen skaffade sig skepparen Johan Mikael Hansson en ny båt. Galeasen *Lina* (4891), dock betydligt mindre, inköptes i augusti 1933 från Hovenäset.

Enligt det svenska fartygsregistret hamnade efter 1892 ytterligare tre Dunkerque skonare i Sverige: *Thyra* (regnr 5), *Alli* (regnr 1322) och *Gudrun* (regnr 3498).

Om tiden i Järnavik har Thomas Edvardsson berättat utförligt och levande i sin bok "Segelskutor och sjöfolk i Blekinge" utgiven av Sjöfartsmuseet i Karlshamn 1997.

Text: Bo Jershed