

Ånglustjakten *Saga*, Stockholm

Mats Tengnér

Sommaren 2012 var en grupp vrakdykare från *Ocean X Team* på uppdrag i södra Bottenhavet. Syftet var egentligen att undersöka ett tidigare upptäckt mystiskt föremål på havsbotten väst om finska Raumo. Men vid bottenscanning i området, upptäcktes plötsligt konturerna av ett annat föremål – ett för teamet helt okänt skeppsvrak.



Efter noggrann kontroll kunde till slut fastställas att det man funnit var resterna av den lilla svenska lastångaren *s/s Astrid* vilken sänktes av tysk ubåt i november 1916.

Expeditionsledaren från *Ocean X Team* intervjuades någon månad senare av Aftonbladet:

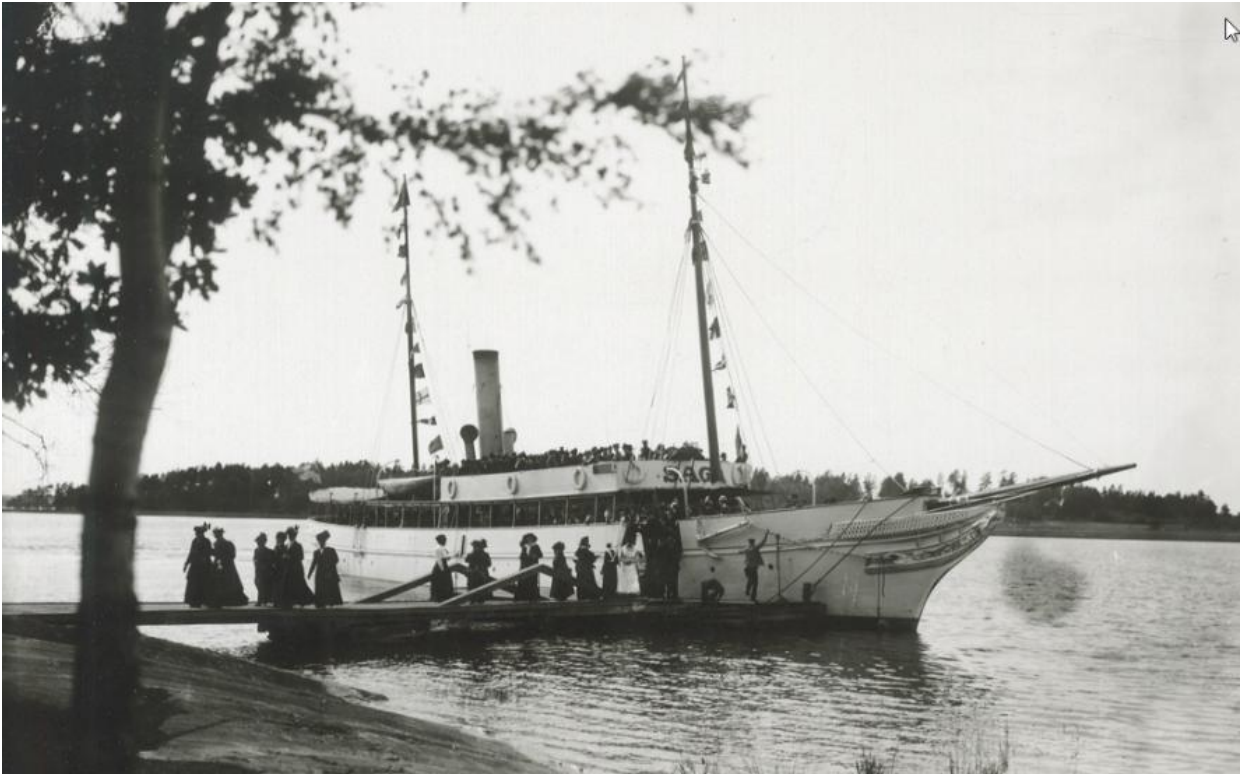
– Man fick ju gåshud. Vraket är intakt, masterna är kvar och galjonsfiguren som är en kvinna är den vackraste jag sett. Den är täckt med blodguld och guld det sitter kvar.

Bilderna ovan är från en filmsekvens på *Ocean X Teams* hemsida, från dykningarna ner till *Astrids* vrak.

I den mediala rapporteringen kring upptäckten 2012 låg fokus mer på de buteljer med hundraåriga portviner som påträffats intakta i lasten. Fartygets historia antyddes däremot endast i förbigående och kanske man inte kände till så mycket om den då.

Nu verkar det ju lite udda med bogspröt och galjonsfigur på en lastångare på 1910-talet, men förklaringen ligger förstås i just fartygets historia. *Astrid* hade bara varit lastångare ett knappt år när tyskarna sänkte henne 1916. Tidigare var hennes namn *Saga* och hon var då en ånglustjakt och utflyktsbåt i Stockholm.

Dykbilderna ovan talar för att hon trots ombyggnad till lastångare hade kvar sin karaktäristiska lustjaktsexteriör när hon gick till botten. Här nedan syns *Saga* på ett av få foton, vilka återfinns i Stockholms Stadsmuseums digitala gråarksamling. Fotograf okänd.



Saga var under åren fram till första världskriget en mycket populär utflyktsångare kring Stockholm och hennes turer annonserades i pressen dagligen under rubriken "Ånglustyachten *Saga*". Hon hade då sin fasta kajplats vid Strandvägen i Stockholm, tillsammans med välkända skärgårdsångare som Norrtelje, Waxholm III, Blidösund m.fl. även om hon var en lite udda fågel i sammanhanget.

Idag är *Saga/Astrid* i det närmaste okänd - bortglömd dels på grund av sin relativt korta tid (7-8 år) under svensk flagg för över hundra år sedan, och dels för att hon lite "fallit mellan stolarna". Hon tillhör inte någon av de mer väldokumenterade och omskrivna svenska fartygskategorierna, som skärgårdsbåtar, bogserbåtar, finlandsfärjor, styckegodsare eller kryssningsfartyg. Större ånglustjakter har väl aldrig utgjort mer än en marginell del av svensk sjöfart och möjligen har *Saga* avfärdats som bara en leksak för samhällets allra rikaste – och därför lämnats utanför de populärare fartygsregistren på nätet.

Kanske var hon en leksak för de rika – innan hon kom till Sverige 1905. Men det är definitivt inte den bilden av *Saga* som framkommer i samtidens svenska tidningsartiklar och -annonser.

Dagens Nyheter / 1911-07-23

**Ång-Lustyachten
Saga.**

Söndagen den 23 Juli kl. 11 f. m. gör SAGA en 4 timmars rundresa Lidینگön—Vaxholm—Trälhafvet—Oscar-Fredriksborg.
OBS.! Kl. 5 e. m. samma dag utfärd till det vackra Örsösund och åter, cirka 5 timmar. OBS.! De vackraste farlederna passeras. Biljettpris 2 kr. Frukost- och middag serveras på däck vid småbord.
Vidare å Allm. T. ombord 109 55. Tillläggsplats Strandvägen, m. f. Artillerig.

2 kronor för en lustresa var förvisso avsevärt mer än vad många i 1910-talets Stockholm kunde avvara från en mager hushållskassa, men något exklusivt överklassnöje var knappast *Sagas* skärgårdsturer.

Från 1909 och fem-sex år framåt speglar dagstidningarna hur *Saga* varje sommar nästan dagligen anlitas för allt ifrån skärgårdsrundturer och firmafester till utflykter med skolklasser, ålderdomshem, fackföreningar, scoutgrupper eller gymnastiksällskap, på svampexkursioner eller som press-/åskådarfartyg vid OS-seglingar eller andra regattor.

Som lustjakt var *Saga* under åren kring 1910 påfallande folklig och populär. Även om vrakresterna av henne förblir på havets botten utanför Raumo, så är minnet av *Saga/Astrid* och hennes långa och tidvis dramatiska historia värda att lyftas upp till ytan igen.

Saga/Astrid, byggd som Cecile

Saga hade ett ursprung som brittiska ånglustyachten *Cecile*. Hon var byggd redan 1872 av Earle's Shipbuilding Co.Ltd i Hull på Englands sydostkust. Måtten var enligt Lloyds 91 registerton netto, 185 brutto, 139 fots längd och 20,8 fots bredd (= 42 x 6m). Stilen var typisk för många av den tidens ånglustjakter. Hon var riggad som tvåmastad skonare, möjligen var hon första tiden tremastad. Hon hade klipperstäv med bogspröt och galjonsfigur och till det en rejäl skorsten. Med andra ord ett ganska typiskt utseende för många av den tidens "hybridfordon" under pågående teknikskifte från segel till ånga. Den höga skorstenens uppgift var förstås att leda bort ånga och stenkolsrök. Men det var på 1870-talet lika mycket en statusmarkör för den nya tidens kraftkälla – något en rik yachtägare givetvis gärna ville stoltsera med. *Cecile* var utrustad med en 2-cylindrig compoundångmaskin om 45 hästkrafter, av märket J. Penns & Sons Co. i Greenwich.

8	Cecile	SewSr.....	91	139-0 20-8 11-3	2Comp.I.D.A. 45HP.	Hull	1872	A.Paget	Colchstr.....
58180	Iron		185		21&36-21	Earles Coy.			
			180		J.Penn&Co.London				

Beställare av ånglustyachten var Lord Alfred Paget, liberal parlamentsledamot och mångårig ordförande för Royal Thames Yacht Club. Under decennierna som följde skiftade ägarskapet av *Cecile* mellan en rad förmögna och/eller excentriska engelsmän (och -kvinnor). Enligt Lloyds register var dessa i kronologisk ordning; Lord A.Paget, Mrs C.A. Gamble, Captain Pryce B. Hamilton, John I. Thornycroft, Sir Edmund B.K. Lacon, Isaac H. Harrison, A.E. Marvin, jun. och Mrs Eleanore Hull.

En djupdykning i brittiska arkiv skulle säkerligen ge underlag till mängder av berättelser om ånglustyachten *Ceciles* första decennier. Här nöjer jag mig med att lyfta fram uppfinnaren John Isaac Thornycroft, som 1891 inköpte *Cecile* och använde henne för avancerade experiment med att häva ett fartygs rullning i sjön. Thornycroft lät installera en anordning med hydraulik och rörlig vattentank, vilken man genom sinnrik mekanik fick att agera i motsatt riktning mot sjöns kraft och som enligt uppgifter fungerade förvånansvärt väl. Thornycroft ansökte om patent för rullningsstabilisatorn, men detta avlogs och uppfinningen föll i glömska. Hans namn lever ändå vidare genom andra skeppstekniska uppfinningar, och genom den varvsrörelse som sönerna utvecklade vidare.



T.v. syns den skäggprydda John I. Thornycroft ombord på sin ånglustjakt *Cecile* på 1890-talet, omgiven av sin familj. Foto från Hampshire Cultural Trusts hemsida cultureoncall.com.

Cecile dyker upp i Stockholm

Ånglustyachten *Ceciles* första kända Stockholmsbesök noteras redan i början av augusti 1886, då med Lord Hamilton som ägare ombord. Det besöket varade bara några dagar. Sedan dröjde det nästan tjugo år till nästa gång - 5 september 1905. Då kom hon för att stanna, men det var allt annat än planerat.

Stockholm var vid den här tiden en mycket populär destination för gästande ånglustjakter från olika delar av världen, främst från England och USA. Många av dem var stora spektakulära miljonärsjakter som *Albion*, *Nahma*, *Niagara*, *Utowana* för att bara nämna några av dem. Stockholmare lär därför knappast ha fäst något större intresse för just *Cecile* – eller för tidningsnotisen här under.

Uppmärksamhet fick hon ändå vid ankomsten, men det var från Lotsverket varifrån en anmälan mot *Ceciles* kapten C.E. Willis upprättades – om brott mot lotsplikten. Kapten Willis hade nämligen på



hitresan från Finland vägrat att som föreskrivet ta lots vid Furusund, med hänvisning till att han redan hade en finsk lots ombord. Ett bötesbelopp utfärdades men kapten Willis vägrade betala, med resultat att *Cecile* togs i kvarstad och förbjöds att lämna kaj. Under tiden tog ägarinnan Mrs Hull in på Grand Hotel och snart nog var både hon, kapten Willis och resten av besättningen spårlöst försvunna. Kvar i Stockholm låg *Cecile* tom – lämnad åt sitt öde, utan att någon riktigt förstod vad som hänt.

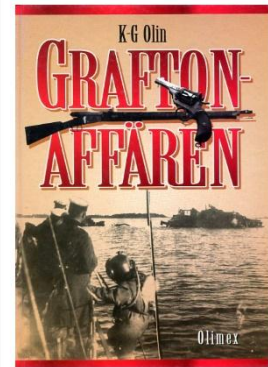
Men vänta nu. "Amerikanska ånglustjakten *Cecile*"? Hon var ju brittisk. Det här var bara en av många konstigheter som snart skulle göra *Cecile* till föremål för stigande nyfikenhet från pressens sida.

Efter hand uppdagades den ena märkligheten efter den andra kring den här ångaren *Cecile*. Det var åtskilligt i tidningsnotisen ovan som inte alls stämde. *Cecile* hade aldrig haft New York som hemmahamn, hon var inte alls amerikansk. Den amerikanska flaggan i aktern hade bara fungerat som förvillande täckmantel och lustjaktens "ägarinna" Mrs Hull hette sannolikt något helt annat (trots att det var så hon som ägare registrerats hos Lloyds). Hon var möjligen vad vi idag skulle kalla "målvakt". I någon tidning spekulerades till och med om att Mrs Hull skulle ha varit en karl i kvinnlig förklädnad! Befälhavaren kapten C. E. Willis visade sig ha en bakgrund som ökad vapensmugglare i Sydamerika. Vad var det för hemligheter den här lustjakten ruvade på?

Cecile och Grafton-affären

Cecile hade officiellt varit på turistsresa till Finland och Sverige. Men under veckorna före ankomsten till Stockholm, hade hon i själva verket varit aktiv deltagare i ett djärvt, hemligt och milt sagt uppseendeväckande försök till väpnad finsk revolt mot den tsarryska överhögheten. Finland var ju sedan hundra år ett ryskt storfurstendöme. Det var en revolt planerad i samarbete med ryska revolutionärer och finansierad av japansk underrättelsetjänst!

Hela den här häpnadsväckande s.k. Grafton-affären 1905 går att läsa om på annat håll, exempelvis i författaren K-G Olins bok från 1993. Men i korthet gick det ut på att en hemlig organisation med finländske självständighetsaktivisten Konrad "Konni" Zilliacus som frontfigur och med stöd av bl.a. Japans militärattaché i Stockholm Motojiro Akashi, inköpt en gammal brittisk lastångare *John Grafton* om 315 ton och låtit lasta den proppfull med 15.000 schweiziska Vetterli-gevär och revolverar samt ammunition och tonvis med sprängämnen.



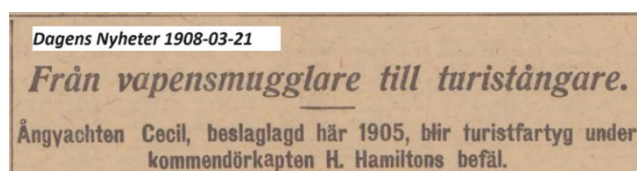
Enligt planen skulle ångjakten *Cecile* och ytterligare en inhyrd "förklädd" brittisk ånglustjakt *Cysne* möta *John Grafton* i finska viken, överta en del av vapenlasten och föra iland den på olika förutbestämda platser längs kusten, och så tända gnistan till en efterlängtd revolution mot den förhatlige tsar Nikolaj II och hans regim. Den japanska underrättelsetjänstens inblandning kan förklaras med det då pågående rysk-japanska kriget. Japan bidrog gärna till allt som kunde avleda Rysslands militära uppmärksamhet från det pågående kriget i östasien.

Men planer är en sak, och verkligheten blir ofta en annan. Svåra brister i organisation, disciplin och nykterhet medförde ständiga problem och slutligen till att ångaren *John Grafton* med det mesta av lasten ännu kvar ombord rände på grund utanför Larsmo nära Jakobstad. För att den dyrbara vapenlasten inte skulle falla i de ryska myndigheternas händer, valde besättningen den 8 september 1905 att spränga ångaren *John Grafton* i luften. Det var 3-4 detonationer som hördes många mil bort längs den finska Österbottenskusten.

Någon revolution blev det därför inte den gången. Men Grafton-affären tillsammans med det ryska nederlaget mot Japan bidrog ändå till att stärka den finska självständighetsandan och faktiskt också att förryskningspolitiken mot Finland lättade något.

***Cecile* övergiven i Stockholm**

Tillbaka till ångjakten *Cecile*. Efter att revolt-planerna gått i stöpet, hade hon alltså övergivits i Stockholm. Hon förblev sedan upplagd här i ovisshet under ett par år då ägarförhållandena utreddes. Först på våren 1908 kunde en hr E. J. Löfström från Vätö ta över som ny ägare. Löfström utsåg till befälhavare den driftige kommandörkaptenen och KSSS tidigare sekreterare, greve Harry Hamilton.

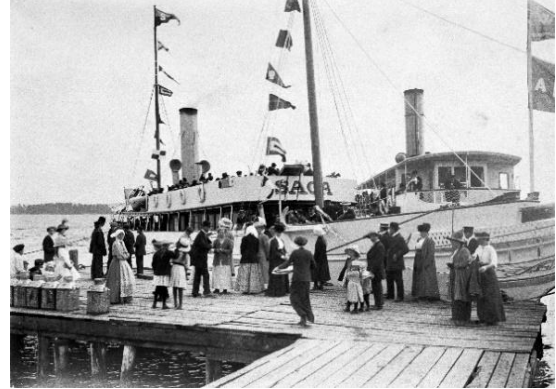


En omfattande renovering av den hårt nedgångna *Cecile* utfördes vid Finnboda varv, och som en fågel Fenix reste hon sig framåt sommaren 1908 med nymålat vitt skrov, välsmod maskin, nypolerad mahogny och

skinande mässing – och med nytt namn. Vapensmugglaren *Cecile* hade återfötts som den svenska ånglustjakten *Saga*, vilken skulle bli en resurs att räkna med i utflyktstrafiken sommartid i Stockholms skärgård.

Sommaren 1908 gick dock om intet för *Saga*. På en av sina första turer i skärgården, från Sandhamn till Furusund, gick hon hårt på grund vid Segelskär i Husaröleden nordväst om Möja. *Saga* förblev sedan upplagd resten av säsongen och först till sommaren 1909 kunde hon börja annonseras på riktigt som utflyktsbåt.

Då hade ägarskapet av *Saga* övergått till en redare K. A. Wickström och ny befälhavare ombord var A-E Björk. Som populär utflyktsbåt med Strandvägskajen som bas, ångade *Saga* sedan på under flera år och blev en välkänd Stockholmsprofil.



Foton ovan från Stockholms Stadsmuseum: "Båtutflykt med ångfartyget *Saga*". Det ena "från Modins samling", fotograf okänd. Det högra fotograf A.Blomberg.

I juli 1910 inträffade ännu en svår incident, då *Saga* på Trälhavet kolliderade med Waxholmsbolagets ångslup *Tärnan*. Båda var på väg inåt Vaxholm och nära Brödstyckets fyr intill Lindalssundet korsade deras kurser varandra. Av något skäl följde *Tärnans* kapten inte sjövägsreglerna utan brakade hårt in i *Sagas* babordssida. Båda fartygen fick tas upp på varv, men var efter någon vecka åter i trafik.

I juni 1912 nyttjades *Saga* för en långresa runt Östersjön med närmare hundra scouter ombord. Huvudmålet för resan var svenskbyn på estniska Runö, men resan utsträcktes ända till bl.a. Landskrona och Köpenhamn.

Resan förevigades och filmen "*Sagas Runöfärd (1912)*" finns att se på Filmarkivet.se



Den drygt 20 minuter långa filmen är ett fint tidsdokument, även om den inte visar mycket av *Saga* själv – mer av scouterna ombord och vad de såg när de gick iland på olika platser. Den lite suddiga bilden ovan är från filmens enda korta sekvens där *Saga* låtit sig fångas i helprofil.



Skärgårdsrundturerna fortsatte sommar efter sommar, liksom svamputflykterna, månskensturerna och skolutflyktsresorna. Ofta genomfördes två eller flera utflykter eller skärgårdsrundturer varje dag. Vissa dagar var inga turer utlysta alls, då var *Saga* i stället tillgänglig för uthyrning.

Utöver det lilla som framgår av filmen "*Sagas Runöfärd* (1912)", så finns inga kända interiörbilder eller skisser som visar hur hytter, salonger eller sällskapsutrymmen ombord var disponerade.

En del annonser skvallrar om "Eleganta hytter och salonger" men vad det innebar i praktiken är oklart.

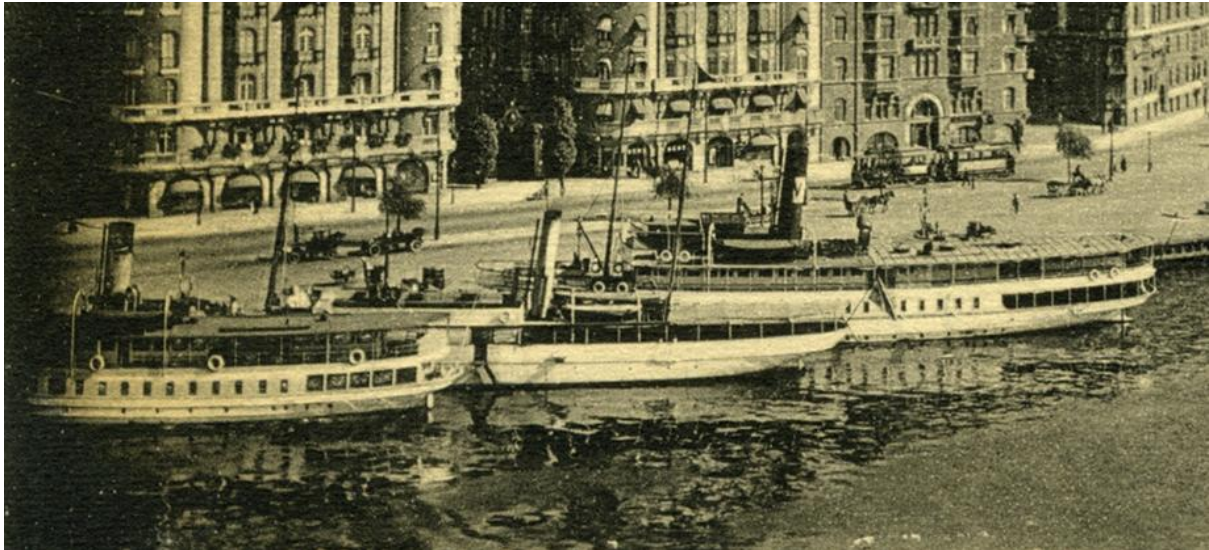
Saga hade uppenbarligen fullständiga rättigheter, men någon matsal av den typ som var (och är) standard på de större skärgårdsångbåtarna verkar inte ha funnits. Annonserna betonar i stället att förstklassig mat och dryck serveras vid småbord på däck.

Intressant nog kan konstateras att *Saga* helt saknade styrhytt. Fartyget manövrerades via ratt och maskintelegraf längst förut på det stora öppna övre däck, till synes helt utan avgränsning från passagerarna som gärna flockades runtomkring. Tidigt 1870-tal då *Saga* byggdes var det mer normalt och måhända var det en kvarleva som man aldrig brytt sig om att modernisera.



Allt förstärker bilden av en lustjakt/utflyktsbåt som kom till sin fulla rätt under sommarhalvårets turer på varma solglittrande fjärdar, men knappast när höstmörkret sänkte sig med hårdare vindar och rikligare nederbörd. Då lades *Saga* upp i väntan på nästa sommar.

På nedanstående foto (Fo216115, beskuret) från 1913 syns ångjakten *Saga* förtöjd vid Strandvägen, mitt för Artillerigatan och i gott sällskap av s/s Blidösund till vänster och s/s Norrtelje till höger.



Slutet på lustresorna

Mot bakgrund av *Sagas* föregående dramatiska historia som vapensmugglare, förefaller åren som lustångare i Stockholms skärgård på det stora hela som just lustfyllda och närmast idylliska. Den känslan förstärks ytterligare när man följer ångarens senare öden.

Sommaren 1914 bröt första världskriget ut. Även om Sverige var förskonat från direkt inblandning i kriget, så minskade naturligt nog intresset och därmed underlaget för rena lustresor i skärgården. Redaren K.A. Wickström behövde alltså hitta andra inkomster för *Saga*. Med sitt höga skrov och sin klipperstäv var *Saga* direkt olämplig att prövas i reguljär skärgårdstrafik med alla tillägg vid låga ångbåtsbryggor. I stället erhöll Wickström i augusti 1914 tillstånd för *Saga* att transportera ryska och finska flyktingar till och från Finland.

En av de sista annonserna för nöjesutflykt med *Saga* återfinns i Dagens Nyheter i mitten av september 1915. Då aviseras det årets sista svampexkursion från Strandvägen. Biljettpriset för utfärden var 1:25 tur och retur men det framgår inte vart turen gick. Några fler lustresor blev det sannolikt inte för *Saga*. Hennes tid som lustjakt var till ända.



I oktober 1915 skriver tidningarna om en märklig rågummitransport. Ångjakten *Saga* skulle då ha varit befraktad av en påstått rysk köpman med ett stort parti om åtskilliga ton rågummi med destination Helsingborg. Rågummi var ett eftertraktat råmaterial i krigsindustrin och väckte därför redan på förhand tullens misstänksamhet. I synnerhet som den påstådda lastmottagaren i Helsingborg inte verkade existera. Alltför många suspekta oklarheter i affären gjorde att generaltullstyrelsen till slut drog in K.A. Wickströms skeppningstillstånd med *Saga*. Rågummit omlastades till en annan ångare *Wally*, och med finska Raumo som ny destination. *Wally* nådde dock aldrig fram till Raumo, utan försvann på vägen – enligt rykten kapad av tyska örlogsfartyg som såg till att gummilasten från *Saga* hamnade i Tyskland i stället.

Astrid (ex Saga) och de tyska ubåtarna

I juli 1916 meddelar tidningarna att ånglustyachten *Saga*, under vintern ombyggd till lastångare och omdöpt till *Astrid*, har blivit kapad av tyskarna och förd till Swinemünde p.g.a. misstanke om kontraband ombord. Hon släpps dock efter någon dag och kan återvända till Stockholm.

Astrid nyttjas nu frekvent som lastångare på traden Stockholm - Gävle - Raumo. Som alla fartyg i utrikes trafik under krigstider, lever hon farligt. Sjötrafiken står under ständig och misstänksam bevakning av främmande makt.

I augusti skjuts ångaren *Hudiksvall* i brand av en tysk ubåt, strax utanför Raumo. *Astrid (ex Saga)* som råkar ligga precis i närheten, får agera sjöräddningsfartyg. Hon lyckas nätt och jämnt rädda besättning och passagerare från platsen och över till den svenska sidan där de förs i säkerhet i Öregrund. På avstånd kan man från *Astrid* innan dess följa hur den brinnande *Hudiksvall* till slut försvinner under ytan.

Bara en månad senare, i november 1916 har turen (eller oturen bör väl sägas) kommit till den gamla ångjakten *Saga*, numera *Astrid*.

Tyskarna hade då blivit alltmer övertygade om att *Astrids* frakter till Raumo inte tjänade Tysklands sak utan fiendens.

Slutet

Astrid, med kapten H. Öberg som befälhavare, avgick från Stockholm den 10 november. Nästa dag, den 11 november 1916 i närheten av Raumo, uppbringades hon tillsammans med en annan svensk ångare av den tyska ubåten U-22 under befäl av kapten Karl Scherb.

Dagens Nyheters reporter förmedlade följande:

"Klockan var halv 8 på söndagkvällen då ångaren prejades av en tysk U-båt. Astrid gick först av de båda svenska ångarna och blev sålunda först observerad av den tyska U-båten. Man slog genast maskinerna på stopp, och den tyska U-båtskaptenen gav efter en hastig undersökning order om att besättningen skulle gå i båtarna, varefter dessa bogserades ett par hundra meter från f.d. Saga, som därefter sköts i sank. Besättningen räknade till 16 skott innan Astrid sjönk."





Foto på U-22 (Wikipedia)

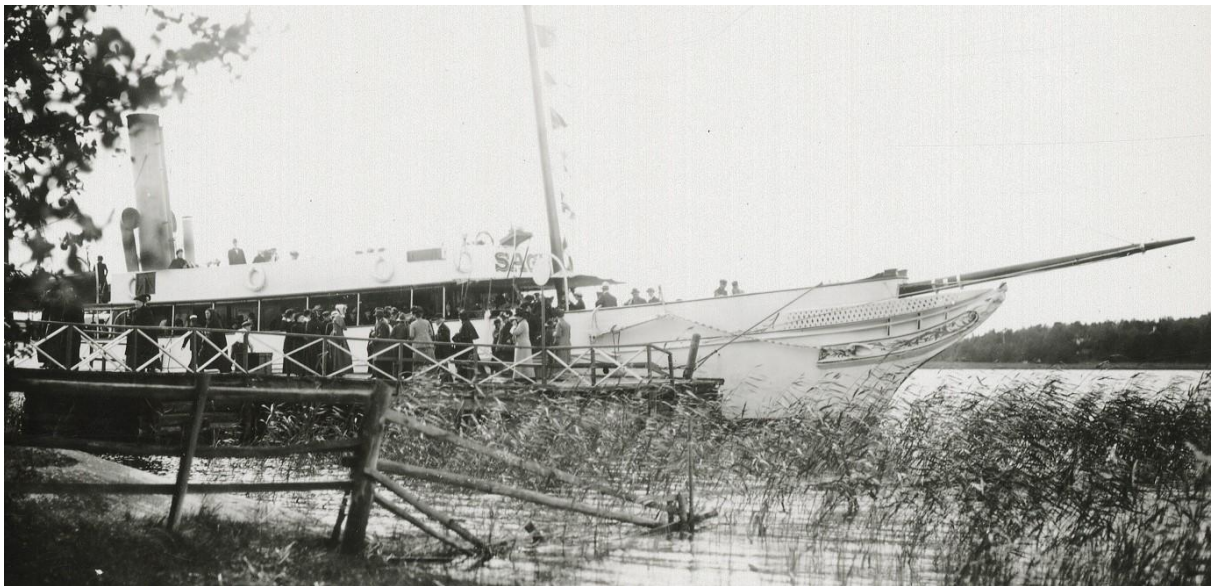
Astrid var långt ifrån det första offret för U-22, och inte heller det sista. Bara den här ubåten hade en dyster meritlista på 43 sänkta fartyg om totalt 46 500 ton, innan hon kapitulerade i Harwich 1918.

Sänkningen av *s/s Astrid* var ett mycket tragiskt men tyvärr alltför vanligt öde, för civila ångare i skuggan av storkrig.

Tack och lov skonades i detta fall åtminstone besättningen.

Astrid, ex *Saga*, ex *Cecile* fick med sin klipperstäv ändå fick plöja havets och skärgårdens vågor i 44 tidvis mycket händelserika och dramatiska år.

Vi kan idag minnas henne inte minst som ett udda men mycket omtyckt och välkänt inslag i 1910-talets Sommarstockholm och skärgården utanför.



Källor

DN.se -arkiv

Aftonbladet.se -arkiv

Tidningar.kb.se

Lloyds register of shipping/yachts

"Grafton-affären", K-G Olin 1993

www.oceanexplorer.se

digitalastadsmuseet.stockholm.se