

JOHN HACKMAN

Sex bygderedares livskarriärer. Mönster och variation

Inledning

Bondeseglationen har sedan gammalt varit av avgörande betydelse för skärgårdsbefolkningen då de med egna båtar och skutor kunnat föra sina produkter till avsalu i Stockholm. Denna *bondeseglation* utvidgades småningom tack vare en allt mer liberaliserad lagstiftning till en ren fraktseglation vilken brukar benämnas *bygdesjöfart*, en maritim näring som idkades i de åboländska och åländska skärgårdskommunerna, intensivast under tidsperioden 1868-1914. Även om seglationen under senare hälften av 1800-talet utsträcktes till vidare vatten utanför Östersjön kom de mindre fartygen under hela den tid seglationen pågick att ha svenska hamnar som en viktig destination för både lastning och lossning.

Företagsformen inom bygdesjöfarten var *partrederiet*. För att handha partrederiets förvaltning utsågs en sk. huvud- eller korrespondentredare, ofta en erfaren skeppare eller sjökaptän. Partrederiets organisaion redogör jag närmare för bl.a. i uppsatsen "Redaren i bygdeseglationen" (Hackman 1996:12-24). Min undersökning av huvudredarna som *entreprenörer* i det rurala samhället, är en etnologisk studie av entreprenörsskap och interaktion i den åboländska och åländska skärgården manifesterat i partrederiorganisationen. Undersökningen är en *interaktionistisk* studie med särskild hänsyn till huvud-

redarens roller såväl inom som utanför rederiet. Partrederiets struktur och organisationsform gav huvudredarna en viss mängd *socialt kapital* som dessa på olika sätt kunde utnyttja för sina egna strävanden. Jag anför som hypotes att redarna i skärgårdskommunen spelade en avgörande roll för lokalsamhällets utveckling och framtidskridande, inte bara som entreprenörer inom sjöfarten utan att de även utgjorde centralgestalter för utvecklingen av kommunens övriga näringar, samt även verkade som initiativtagare till och utvecklare av olika typer av kommunal verksamhet. Deras nautiska och merkantila kunskaper samt deras nationella och internationella kontakter gjorde dem till auktoriteter i lokalsamhället. Deras livsstil blev kulturellt mönsterbildande.

I forskningen kring entreprenörer och entreprenörsskap poängteras personlighetens betydelse. Elisabeth Chell uppgör en förteckning över karakteristika för en entreprenör och jag har valt att använda följande stickord, vilka utgående från mitt källmaterial kan användas i analysen av redarna som entreprenörer. J.A. Timmons särskiljer mellan framgångsrika och icke framgångsrika entreprenörer och ger dem skilda attribut. Från hans förteckning har jag också valt en del karakteristika och har sålunda kommit fram till följande egenskaper stickord som karakteriserar en framgångsrik entreprenör: 1) Opportunistisk,

innovativ, kreativ, iderik, karaktärsfast, aktiv, och 2) tar kalkylerade risker, känner till verksamhetsfältet, vet hur man samlar ett team, verkar som en (Chell 1991:8, Timmons (1977):190-200). Dessa ovan angivna karakteristika är uppgjorda för studiet av entreprenören i ett ekonomiskt sammanhang men samma karakteristika kan även gälla då personer studeras som entreprenörer i ett kulturellt sammanhang. Att använda termen entreprenör endast i ett ekonomiskt sammanhang är enligt Andrew Pettigrew onödigt inskränkt. Essensen i entreprenörskapet är enligt honom "the translation of individual drive into collective purpose and commitment" (Pettigrew 1983:92) Hur teorier kring entreprenörskap kan appliceras på huvudredaren och partrederiet har jag tidigare utrett i uppsatsen "*Peasant shipowners, a study of entrepreneurship and interaction in a local community*" (Hackman 1995: 75-91)

Jag har utvalt sex redare för min studie, fem från Nagu socken i Åboland och en från Vårdö socken i den östländska skärgården. Redarna är följande: A. Mats Viktor Lindell, Nagu Wecklax (1829-1884), B. Mickel Vincentius Mickelsson, Nagu, Mattnäs (1834-1905), C. Fredrik Anton Svahnström, Nagu, Piparby (1842-1912), D. August Richard Svahnström, Nagu Wecklax (1854-1918), E. Petter Emil Pettersson, Nagu, Qvivilax, (1850-1921) och F. Johan Erik Johansson, Vårdö, Vargata, (1832-1918). Bestämmande för urvalet har varit tillgången på källmaterial, i form av korrespondens, gårds handlingar och annat arkivmaterial. Materialet finns på redarnas hemgårdar, i Sjöhistoriska institutets arkiv, Åbo Akademis handskriftsarkiv, Åbo landsarkiv, Landskapsarkivet på Åland, Vårdö kyrkoarkiv och i Riksarkivet. Två av

redarna har jag tidigare behandlat i olika arbeten (Hackman 1975 och 1981) För att kunna analysera de utvalda redarnas verksamhet har jag valt att i denna uppsats utreda deras livskarriärer och därefter jämföra de viktigaste etapperna i karriärerna. Stickordsmässigt indelar jag livskarriären i följande: Utgångsläge, plats i traditionen, skolning och sjöfartsutbildning, egen seglation, rederibildningar, position i samhället, och kommunala förtroendeuppdrag.

Utgångsläge. Plats i traditionen.

M.V. Lindell

Mats Viktor Lindell föddes 1829 på Sårís hemman i Nagu, Storlandet. Han var äldsta barnet och hade en bror (f.1830) och en syster (f. 1836). Enligt vad som var gängse bruk hade han haft möjlighet att som äldsta son överta hemmanet efter fadern som avled år 1856. Då hade han redan gjort karriär på sjön samt gift sig. Systemen gifter sig 1855 med skeppsbyggmästaren M. Th. Lindqvist och dessa övertar hemmanet i Sårís. Brodern som



M.V.Lindell. Foto i privat ägo. Refoto förf. 1970.

M.V.Mickelsson.
Foto i privat ägo.
Refoto förf. 1970.



också gör karriär till sjöss gifter sig till en gård i Mattnäs.

M. V. Lindell gifter sig första gången med arvtagerskan till Wäcklax Norr-Herrgård och Norrgård och köper år 1880 andra hälften av gården nämligen Wäcklax Södra-Herrgård och Vikpera. Han får med första hustrun två barn, en son f. 1855 och en dotter f. 1858. Den första hustrun avlider 1872. 1874 gifter sig M.V. Lindell andra gången med dottern till en bondeskeppare från Nagu, Innamo, Mellangård. Med henne får han nio barn. Av barnen avlider fyra i unga år, tre av dem i tyfus.

Fadern (1795-1853) var husbonde på Sårís hemman dit farfadern hade kommit som måg. Farfadern lämnar vid sin död 1812 efter sig en galeas benämnd Amadis varför det är sannolikt att han idkat sjöfart. Sonen, d.v.s. M.V. Lindells far, kallas för styrman och skeppare och hade efter fadern på auktion köpt galeasen Amadis. Samma år hade han invid Degerby tullkammare blivit uppbringad

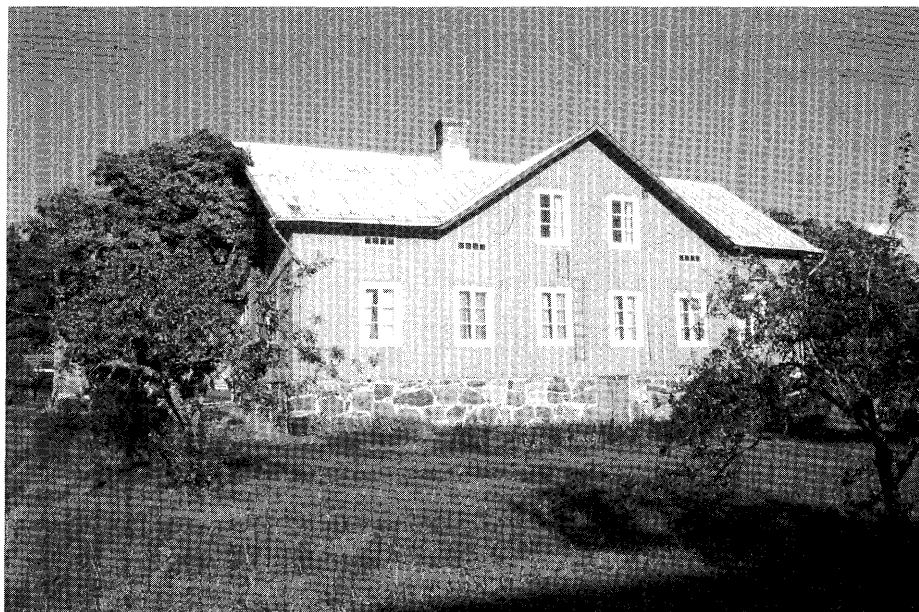
med olovlig last, då som befälhavare på galeasen Tre Söner. Troligt är att han som befälhavare hade andel även i det fartyget. Han hade också andelar i andra fartyg, i en slutlikvid för galeasen Ternan som hölls i Mattnäs i november 1832 upptas han som ägare till 1/4 del och vid sin död efterlämnar han 1/6 del i skonaren Anne och 1/4 del i skonaren Hoppet.

Mickel Vincentius Mickelsson

Mickel Vincentius Mickelsson föddes 1834 på Mannila Södergård i Mattnäs by Nagu socken. Han var äldst av fem syskon. Både i Mattnäs by och i B:s egen släkt hade man gamla sjöfartstraditioner vilket ofta var fallet i Nagu. M.V. Mickelssons farfar, kallad skeppare, hade år 1788 haft sitt fartyg befraktat för kronans räkning. I bouppteckningen efter honom upptas 1/6 del i en galeas som är under byggnad. Huruvida sonen, alltså M.V. Mickelssons far, aktivt idkade sjöfart är inte bekant. Delägare i fartyg var han dock ty han efterlämnade vid sin död år 1862 1/16 del i skonerten Freden och 1/6 del i skonerten Enigheten. Denna part delas upp i två delar av vilka den ena säljes på auktion medan M.V. Mickelsson behåller den andra 12:e delen.

Fredrik Anton Svahnström

F.A. Svahnström föddes 1842 i Åbo. Fadern hade arbetat som drängfogde på Kälidinge gård på Nagu, Lillandet och sedan flyttat till Åbo och arbetat som kvartersman på skeppsvarvet. Farfadern (f. 1765) hade varit torpare på Vandrock holme underlydande Thoras gård. Thoras gård var en av de nagugårdar som redan före bondeseglationens frigörelse hade haft en betydande seglation under släkten Claessons tid. F.A. Svahnströms far gifte sig med en rusthållardotter från



F.A.Svahnströms gård i Piparby, Nagu. Foto förf. 1998.

Dalkarby. Han avled i Åbo 1844 och modern återvände till Nagu med barnen. F.A. Svahnström hade en äldre syster och en äldre bror som fick överta moderns fädernegård. Detta gjorde att den bästa möjligheten som stod öppen för Svahnström var sjölivet. Efter att ha gjort karriär till sjöss gifter han sig 1883 med dottern till en hemmansägare och nämndeman från Gytja, Norrgård i grannbyn till Dalkarby på Lilllandet i Nagu. Han får i äktenskapet två barn, en dotter (1885) och en son (1888). 1886 inköper Svahnström Piparby enstaka hemman och flyttar dit följande år. Ny mangårdsbyggnad uppförs på gården år 1890.

August Richard Svahnström

A.R. Svahnström var utgången från samma släkt som F.A. Svahnström. Deras fäder var kusiner. Farfars fadern som alltså var född 1765 hade varit torpare på Vandrock holme underlydande Thoras gård. A.R. Svahnströms farfar var äldst i syskonskaran och fortsatte som torpare

på Vandrock efter sin moder. Han fick sex barn av vilka A.R. Svahnströms far var äldst född 1824. Han gifte sig med en bondedotter från Innamo i Nagu och fick fem barn av vilka A.R. Svahnström född år 1854 i sin tur var äldst. Av de övriga barnen var den följande i skaran en flicka medan de övriga var pojkar. Också de yngre bröderna gjorde karriär till sjöss. A.R. Svahnströms far uppförde på Vandrock en ny mangårdsbyggnad som stod färdig på 1860-talet. Modern bodde på Vandrock till sin död 1904. A.R. Svahnström gifter sig i juli 1885 med rusthållaredottern Anna Jansson från Druckis by i Nagu. Han får med henne tre barn en dotter och två söner. När det första barnet, dottern, föds var familjen bosatt på Vandrock och A.R. Svahnström till sjöss. År 1887 köper han Väcklax Norrgård av Axel Lindell, son till M.V. Lindell.

A.R. Svahnströms far hade gått till sjöss på barkskeppet Mentor som 17-åring år 1841. Mentor var ett åbofartyg. Åren 1843–46 tjänstgjorde han på hjulångaren

A.R.Svahnström.
Foto i privat ägo.
Refoto förf. 1970.



Furst Menschikoff och 1849–53 seglade han som styrman på åbobarkskeppet Ilma. År 1855 avlade fadern kofferdiskeppar-

examen vid Navigationsskolan i Åbo som en av de första naguborna. 1856 blev han befälhavare på skonerten Delphin, förde detta fartyg till 1860 då han blev utsedd till befälhavare på barkskeppet Rauha och 1862–66 förde han barkskeppet Josephina. År 1866 övervakade han bygget av korpofartyget Astrea på vilket han sedan förde befäl. Med detta fartyg gjorde han, som första bygdeskeppare, en resa över Atlanten. Han avled som skeppare ombord på korpobarken Vesta år 1871. Då hade A.R. Svahnström redan inlett sin sjömanskarriär.

Petter Emil Pettersson

Petter Emil Pettersson var född på Qvivolax, Östergård i Nagu. Fadern, Karl Emil Pettersson, (1814-1865) var bonde och rusthållare på gården och P.E. Pettersson hade en äldre bror som sedermera övertog gården. I en mantalslängd 1872 över Nagu socken upptas modern, rusthållaränkan Maria Karlsdotter som innehavare av gården. Enligt en mantalslängd 1885 har brodern Bror Pettersson blivit bokförd som rusthållare på gården. P.E. Pettersson är också bokförd på gården tillsammans med sin hustru Aurora som han gift sig med 1881. Aurora var syster till A.R. Svahnström och således härstammande från en släkt med sjöfartstraditioner. De får tre döttrar av vilka en avlider i spädd ålder. Om tidigare sjöfart i Petterssons släkt är inget känt men modern upptas som innehavare av fartygsandelar varför det är sannolikt att även fadern haft andelar i fartyg. 1882 arrenderar P.E. Pettersson av sin broder en holme vid namn Tavistholm belägen intill Qvivolax by. Samma år har han redan av en Anna Sofia Karlsson köpt en manbyggnad och ett fähus med lada och trädgårdsplanteringar på Tavistholmen. Han

**P.E.Petterssons bo-
ningshus "Skipars" i
Qvivolax by, Nagu.**
Foto förf. 1998.



upptar en hektar odlingsjord på holmen, då han arrenderade marken 1882 var den obrukad, 1919 har han en ko och tre får på holmen. P.E. Pettersson uppför också en bostadsbyggnad i Qvivlax, i folkmun benämmt Skipars. Byggnaden på Skipars är ett utbyggt torp flyttat från Tavistholmen. Enligt traditionen benämns P.E. Pettersson "Kungen av Qvivlax" möjligen åsyftande på vissa speciella vanor ifråga om kläddräkt och sättet att föra sig, anammade under tiden till sjöss.

Johan Erik Johansson

Johan Erik Johansson föddes 1832 på Östergård i Vargata by i Vårdö socken. Han var äldsta son, hade en bror och fem systrar. J.E. Johansson gifter sig 1863 med en bondedotter från Jomala by i Jomala socken. Paret fick sex barn, tre söner och tre döttrar. Efter faderns död 1882 övertar J.E. Johansson gården, men han nämns redan år 1870 som förvaltare. Han köper ut sina syskon och syskonbarn och får fastebrev på gården år 1885. Redan tidigare, hade han inlöst hemmanet nr 2, Södergård i Lövö by och får fastebrev på detta år 1883. Allt detta sker medan Johansson ännu är till sjöss som aktiv befälhavare på barkskeppet Ceralia.

I likhet med vad som var fallet i den övriga socknen kom sjöfarten i Vargata på allvar igång på 1840-talet. J.E. Johanssons fader J.P. Steffansson hade dokumente-

j. Ellida	1841-1842
g. Neptun	1844-1845
g. Hoppet	1845 och 1851
g. Probus	1852-1868
g. Viktoria	1858-1881
sk. Weljekset	1858-1881
sk. Hästen	1869-1874
sksk. Hanna	1871-1881
bk. Ceralia	1875-1879



J.E. Johansson. Foto i privat ägo. Refoto förf. 1980.

rade fartygsandelar som "ägare" i ovan förtecknade fartyg.

Jakten Ellida deltar i Bomarsundseglationen, dvs. den seglation som bygget och underhållet av fästningen föranledde. De övriga galeaserna seglar till Stockholm med ved, ofta tas vedlasterna i Österbotten.

Skolning och sjöfartsutbildning. Seglation och rederier.

M.V. Lindell

M.V. Lindell beklagade själv att han inte varit i tillfälle att besöka någon skola. Han lärde sig antagligen att läsa i samband med läsförhören eller med hjälp av någon läskunnig i familjen. Lindells son Axel Lindell skriver i en dagbok om sin far att denne blev sjöman vid sjutton års ålder (1846) och seglade då med skonerten Hoppet under befäl av Otto Granqvist från Grännäs gård. Det är då troligen samma Hoppet som fadern efterlämnar

andelar i. Någon navigationsskoleutbildning fick M.V. Lindell inte utan hade den praktiska vägen inhämtat de nödiga kunskaperna vilket var vanligt vid den här tiden. Han var skrivkunnig och skrev med en ledig handstil vilket en mängd bevarade brev i kopieböcker vittnar om. Korrespondensen med fartygens befälhavare, mäklare och befraktare var en viktig del av huvud- eller korrespondentredarens uppgifter. I 1800-talets bonde- och skärgårdssamhälle var skrivkunnighet ännu inte en allmän kunskap.

Egen seglation. Det första rederiet.

1850 nämns Lindell som befälhavare på Hoppet och för det på Östersjön och även på Nordsjön ända till år 1861, med undantag för 1854-55 då sjöfarten var förhindrad pga Krimkriget. 1862 byggdes

skonertskeppet Trident på vilket fartyg Lindell utses till befälhavare. Han för det till år 1865 då fartyget säljs till Åland. 1867 inköper Lindell tillsammans med ett rederi barkskeppet Venio från Björneborg. Detta fartyg för han sedan under en följd av år till 1872 då han drar sig tillbaka från det aktiva sjölivet efter att hustrun avlidit. M.V. Lindells seglation följer det för bygdeseglationen vanliga mönstret, resor på Östersjön och Tyskland under 1850-talet och nordsjöhamnar efter Krimkriget. Venio för han sedan även till hamnar vid Medelhavet.

M.V. Lindell har andelar i ett flertal fartyg, år 1884 finner vi att han innehar det största tontalet i socknen. Under sin livstid innehar Lindell andelar i följande fartyg:

<i>Namn</i>	<i>andel</i>	<i>år</i>	<i>anmärkning</i>
bg. Agent	5/100	1870-1885	Nybygge
bg Aid	5/100	1873-1885	"
sk Amée	2/100	1871-1885	
bk Anna	5/100	1882-1885	
sk Anne	1/12	1854-?	
sk Enigheten	1/48	1863-1865	
sk Freda	5/100	1873-1885	Nybygge
sk Gefina	1/16	1869-1880?	
sk Hoppet	1/18	1852-1854	Utbyts mot del i sk Anne
bg Hoppet	1/16	1857-1885	Den s.k. gamla Hoppet
bg Hoppet	1/8	1868-1885	Nybygge. Den s.k. nya Hoppet
sk Norden	1/8	1854-?	
bg Otto	1/16	1875-1885	Nybygge
bk Rapide	1/18	1865-1880	Förliser detta år
bk Toivo	10/100	1865-1885	
bk Venio	1/4	1867-1885	

Inköpet av bk Venio innebär det första större rederiengagemanget för M.V. Lindell, han är också sannolikt den som tar initiativet till rederibildningen och behåller den största andelen i fartyget, nämligen fjärdedelen. Fartyget inköps från Björneborg. Rederiets sammansättning under 1860-talet har inte kunnat fastställas men år 1874 har följande personer del i fartyget:

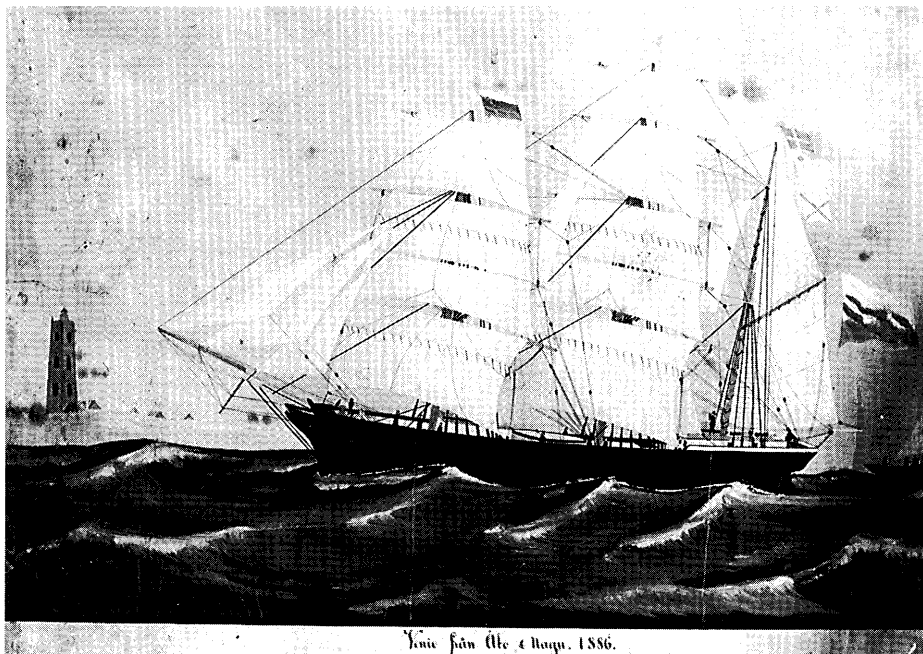
Martin Eriksson, Åbo	1/8
M.E. Lindqvist, Finby	1/8
M. Th. Lindqvist, Sårås	1/8
J.O. Lindell, Mattnäs	1/8
A. Eriksson, Nagu	1/16
M.V. Mickelsson, Mattnäs	1/24
P.E. Grandell, Mattnäs	1/24
Herman Mattsson,	1/24
A.V. Andersson, Mattnäs	3/64
C. Andersson, Nagu	3/64
Maria Björkholm, Biskopsö	1/32
M.V. Lindell, Wäcklax	1/4

Efter avslutad sjöfararbana innehar M.V. Lindell huvudredarskapet för ett flertal fartyg enligt följande:

Bk Venio 1872-1885, briggen Otto 1874-1879, briggen Aid 1874-1876, skonerten Freda 1874-1876, briggen Hoppet 1875-1879 och briggen Agent 1880. Han deltar även aktivt i bygget av briggen Otto vars upptimring i detalj kan följas med hjälp av bevarade räkenskaper.

M.V. Mickelsson

Någon egentlig skolgång var under första hälften av 1800-talet inte möjlig i Nagu men en ambulatorisk lärare fanns i socknen från 1840-talet. Det var kyrkväckaren som mot arvode reste omkring och undervisade barnen. Man kunde också lära sig läsa och skriva med hjälp av någon äldre kunnig i byn och färdigheten prövades vid läsförhören. År 1857 startar den första skolan i socknen, den s.k. Stenbomska skolan vars ambulatoriska verksamhet dock är sporadisk. 1872 startar en ny ambulatorisk skola under mera



Venio från Otto i Nagu. 1886.

Barkskeppet Venio. Detalj av skeppsporträtt i privat ägo. Foto förf. 1970.

organiserade former. Flera av lärarna i den skolan hade varit till sjöss och förmedlade sålunda säkerligen sina egna intryck från livet ombord och i de utländska hamnarna till skolbarnen och var på detta sätt en bidragande faktor till att intresset för sjöfarten bibehölls. Mickelsson var skrivkunnig vilket också hans bevarade korrespondens vittnar om.

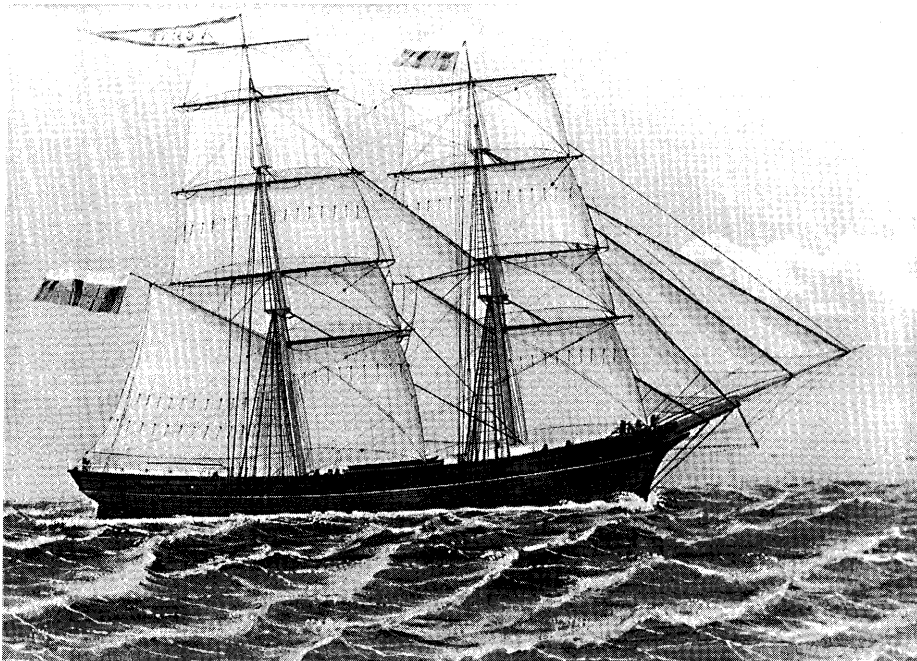
Sjöpraktiken

Som sextonåring går M.V. Mickelsson år 1850 första gången till sjöss som kajutvakt på skonerten Orienten. Dess befälhavare var då P.E. Grandell från Mattnäs, Grannas. Grandell var inskriven i Navigationsskolan i Åbo år 1840 under vårterminen och får kofferdiskepparbrev med gratifikation. Grandell flyttade över till skonerten Enigheten år 1851 varför det finns skäl att antaga att Mickelsson följde med honom. Det var vanligt att flera av besättningsmännen, isynnerhet de yngre, följde med en skeppare då denne bytte fartyg. Mickelsson avancerar raskt i graderna och år 1856 finner vi honom som styrman på nämnda fartyg. 1859 blir han första gången befälhavare, då på skonerten Enigheten, ty detta år lämnar Grandell fartyget för att överta befälet på ett annat nybyggt fartyg. Åren 1859-1870 är Mickelsson sedan befälhavare på sk. Enigheten. Han går aldrig i någon navigationsskola trots att han kallas både skeppare och kapten. Sina första kunskaper i navigation inhämtade han möjligen av sin tidigare skeppare Grandell, som under en termin 1840 hade gått i Navigationsskolan i Åbo. Att han ändå kunde föra befäl på fartyg var möjligt enligt en författning angående befälet på finska handelsfartyg vilken trädde i kraft 1858, där det stadgas:

”Finska landtmannafartyg, som segla utmed landets egna kuster eller andra orter vid Finska och Bottniska wikarne, eller och vid Östersjön, må dock framdeles, lika som hittills, föras af hwarje finsk medborgare ...”

M.V. Mickelsson förde inte heller Enigheten utanför Östersjön före år 1864. Detta år tilläts redan s.k. östersjöskeppare att föra fartyg på hamnar utanför Östersjön. Med östersjöskeppare avsågs en person som vid navigationsskola ådagalagt kunskaper av andra klassen enligt reglementet för navigationsskolor. Men tydligen kunde med östersjöskeppare även avses sådana skeppare som redan tidigare fört befäl under östersjöresor eller som ansökte om dispens för att få segla utanför Östersjön.

Åren 1860-63 gör Mickelsson resor med virkeslaster från nordsvenska hamnar till Danmark och Tyskland och 1864 börjar de längre resorna för hans del. Den första detta år går från Björneborg till Englands ostkust. Man börjar alltså nu även ta frakter från Finland. Orsak till detta var att sågverksrörelsen hade frigetts år 1861, vilket nu några år senare märks på Mickelssons fraktresor. År 1865 gör sk. Enigheten två fraktresor från finska hamnar till London, den första från Salo och den andra från Räfsö. Detta år har man returfrakt, vilket hittills inte varit vanligt, av kol till Tykö. 1866 hinner man med en resa på Wisbeach i England och två resor på Danmark. Följande år gör man två resor på Danmark och en på Tyskland. Från år 1868 fram till början av seglotionssäsongen 1870 finns en journal från sk. Enigheten bevarad varför man under denna tidsperiod i detalj kan följa med fartygets resor. Under lossning i Grimsby



Briggen Agent. Detalj av skeppsporträtt i privat ägo. Foto förf. 1970.

i juni 1868 börjar journalen. Man lossade järnvägssyllar (sleepers) och lattved och den 11 juni, efter en veckas arbete, var fartyget lossat. Därefter förhalas fartyget till en annan docka där man väntar på kollast. Innemot tre veckor tar lossning och lastning sammanlagt. Man tar sedan kurs mot Köpenhamn där koltunnorna lossas. De många avbrotten och långa väntetiderna gör att skepparen antecknar i journalen:

"lossningen har gått i dessa dagar helt sakta" och "köpmannen har tagit emot blott obetydligt idag".

De långa väntetiderna i hamnarna gjorde att skepparna hade gott om tid att knyta kontakter med befraktare och avlastare som de mötte på kaffehusen och på hamnkrogarna:

"Befrachtungsgeschäfte erforderten oft langes Verhandeln und nicht selten kräftige Nachhilfe in der Weinstube"

heter det enligt Wolfgang Rudolph i en Danzigköpmans minnesanteckningar. Kontakter som knöts i hamnlokalerna kunde vara en tillgång vid senare verksamhet som redare (Rudolph 1982:62).

De följande åren gör M.V. Mickelsson resor på England och Skottland med virke från finska hamnar och med returlast av kol. 1870 var han sista året befälhavare på skonerten Enigheten. I februari samma år hade ett kontrakt uppgjorts för byggandet av en brigg vid Karuna gård vid Sagu för ett rederi som bestod av "Capten M.V. Mickelsson med flera ifrån Nagu socken". Det var skeppsbyggmästare C.A. Lindblom från Åbo, som skulle bygga fartyget. Han åtog sig att ha skrovet klart slutet av år 1871. Initiativtagare till bygget och därmed också rederiet för fartyget var Mickelsson. Helt färdigt var fartyget, som döptes till Agent, 1872 då det på sin jungfruresa går till Kristinestad och därifrån med virke till London. M.V. Mickelsson

som under hela byggnadstiden övervakat bygget blir fartygets befälhavare. Skeppsjournaler för briggen Agent finns bevarade varför man kan följa också detta fartygs resor. Mickelsson var befälhavare på fartyget ända t.o.m. säsongen år 1880. Seglationen går efter normalt mönster de följande åren med två eller tre fraktresor med trävaror på England eller kontinenten, ibland med en kollast i retur. 1881 går M.V. Mickelsson iland efter 30 års liv på sjön. Men han lämnar inte sjöfarten utan verkar som huvud- eller korrespondentredare för ett flertal fartyg ända till år 1900. Som mest har han hand om fyra fartyg på en gång och briggen Agent sköter han ända till år 1896.

F.A. Svahnström

Vilken form av möjlig skolutbildning F.A. Svahnström fick är inte känt men i likhet med de övriga naguredarna i denna undersökning har han haft vissa möjligheter att inhämta sig kunskaper i läsning och skrivning via den ambulerande skolutvisningen i Nagu socken. Om ett intresse för och kunskap i skrivkonsten vittnar en dagbok som han förde med början år 1855 t.o.m år 1887.

17 år gammal går F.A. Svahnström år 1859 till sjöss på skonerten Hoppet av Nagu. Skepparen heter M. Johansson och fartyget gör två resor från Piteå till Tyskland. Följande år är han iland hela året, dagboken upptar endast notiser angående fiske och jordbruk. 1861 är han påmönstrad som jungman på skonerten Frey under befäl av skepparen M. Andersson. Tre resor görs under denna seglationssäsong till Tyskland, en från Hackala såg i Bjärnä till Kiel, en från Luleå till Kiel och den sista från Piteå till Lübeck och fartyget anländer till hemorten för vintern den 1. oktober. För 1862

upptar dagboken inga anteckningar men 1863 är Svahnström åter till sjöss, denna gång som matros på skonerten Niord, under befäl av skepparen Eriksson. Tre resor på tyska hamnar blir det också detta år. 1864 är Svahnström åter påmönstrad som båtsman på skonerten Hoppet under befäl av C. R. Mickelsson. Denna säsong görs en resa från Räfsö till London och en från Skellefteå till Rostock. Följande år är han påmönstrad som besättningsman på en jakt som lastar ca. 30 famnar ved. Frakterna är ved, råg och glas. Han gör sammanlagt tio resor under sommaren de första sex under tiden 11 maj- 6 juli, de fyra senare mellan 7 september och 13 oktober. Det är fråga om korta resor mellan Nagu, Pargas och Kimitoön. Följande år, 1866, är han ute på en större skuta, då påmönstrad som timmerman på skonerten Olga, skepparen Henriksson. Under denna säsong görs tre resor, en till London, två till Danmark. 1867 är han timmerman på barkskeppet Toivo under skepparen M.E. Lindqvist. Två resor på England och en på Köpenhamn gör man denna säsong. 1868 är han båtsman på skonerten Norden under skepparen I.A. Mattsson. Då gör man en resa från Åbo till Amsterdam och en från Hudiksvall till Köpenhamn. 1869 blir igen ett mellanår för Svahnström Han är troligen skeppare på sumpen Maria från Nötö i början av säsongen och flyttar sen i augusti till jakten Julia. Under hela säsongen görs endast kortare resor i Åbolands skärgård utom en till Reval med strömming. 1870 är han påmönstrad som styrman på skonerten Olga under skepparen C. Henriksson. Resor gör han detta år från Åbo till London, Piteå-Nyköping och Skellefteå-Köpenhamn. Styrman är han likaså följande år, då på skonerten Freden. Detta år görs resor på Tyskland under befäl av M. Eriksson. 1872-1876 är

Svahnström sedan på skonerten Frey, först som konstapel, året därefter som styrman och 1874 som befälhavare.

Egen seglation. Det första rederiet

1875 får F.A. Svahnström på anhållan dispens från kravet på examen för befäl och för Frey under en tid av 5 månader och 10 dagar detta år. Vintern 1875-76 går han i navigations-skolan i Vasa och avlägger kofferdiskepparexamen med betyget nöjaktiga. Han mönstrar på skonerten Frey i Trångsund i juni efter avlagd examen och gör resor på Tyskland och Köpenhamn. 1877-78 finner vi honom som befälhavare på skonerten Freden, 1879-1882 på skonerten Olga. Som sista fartyg för Svahnström befäl över skonerten Aimo under åren 1883-1885. Sammanlagt var han befälhavare på större fartyg under 12 seglationsår under vilken tid han gör resor på tyska, belgiska, franska, engelska, danska, svenska och finska hamnar enligt det normala seglationsmönstret för bygdeseglarna. Man kan sammanfattningsvis konstatera att den ovan relaterade karriären till sjöss var lång, 1859-1885 med endast några års avbrott emellan. Som befälhavare seglar F.A. Svahnström under en tid av 12 år.

1875 inköper F.A. Svahnström 1/16 i skonerten Frey vilken han då är befälhavare för. 1879 blir han förhyrd som befälhavare på skonertskeppet Olga. Som skepparhyra får han 10 % av fartygets bruttofrakt Han får vidare av rederiet rätt att fritt göra och låta som han ser vara bäst till rederiets fördel och frihet att sluta frakter. Skepparkontraktet är undertecknat av 6 personer representerande 5/8 av fartyget. Samtliga personer är från Lillandet eller från närliggande öar. Huvudredaren F. Mattson kommer från Gyttja, Norrgård.

Flera av redarna är släktingar till Svahnströms hustru.

År 1884 innehar han 3/100 i barkskeppet Agio, 1/32 i skonerten Aimo och 2/100 i barkskeppet Toivo.

År 1890 engagerar sig Svahnström i inköpet av ett större fartyg från utlandet för naguredare. Vid ett sammanträde i Laggarnäs på Lillandet ger de närvarande, bland dem även Svahnström, kapten M.A. Fagerlund i uppdrag att utrikes inköpa ett fartyg "av vilken dimension och beskaffenhet som helst" bara priset inte överstiger 50.000 mark. Till det nybildade rederiets huvudredare utses F.A. Svahnström som med köpebrev under år 1890 portionerar ut andelar i fartyget. Medredare blir även några åboköpmän. Naguredarna är 19 till antalet, spridda över hela socknen. F.A. Svahnström själv torde i rederiet innehaft 10/100. Han verkar som huvudredare för fartyget som får namnet Enigheten t.o.m. 1893 varefter huvudredarskapet övertas av K.L. Lindberg från Thoras. Om det var Svahnström eller den blivande befälhavaren M.A. Fagerlund som tog initiativet till rederiet är inte känt men den sistnämnda hade sannolikt innehaft hela 20/100 i fartyget. Enigheten blir en misslyckad affär som sätter sina spår på F.A. Svahnströms fortsatta verksamhet som redare. Man kan se att han efter detta har mindre intresse för sjöfarten och satsar mera på gården och jordbruket istället.

A.R. Svahnström

A.R. Svahnström föddes som tidigare nämnts i Nagu år 1854. Då familjen var bosatt i Åbo under åren 1856-68 hade han möjlighet att besöka både lägre och högre elementarskolan under sammanlagt fyra års tid. Sjökarriären hade han inlett år 1866 då han hjälpte till med påriggningen av barkskeppet Astrea i Korpo. Han

var då endast 12 år gammal. I oktober samma år seglar han som kajutvakt på detta fartyg under sin faders befäl en resa till Bordeaux, Montevideo, Paranagua, Buenos Ayres och Antwerpen under en tid av ett år och sju månader. Denna resa anses vara den första över Atlanten presterad av en bygdeskuta. År 1870 seglar han som kajutvakt under sin faders befäl på samma fartyg till England och Spanien. 1871 är A.R. Svahnström påmönstrad som jungman på barkskeppet Toivo av Nagu under befäl av P.E. Grandell och gör en resa till England (London och Shields). Följande år övertar P.E. Grandell barkskeppet Vesta efter A.R. Svahnströms far och August Richard följer med som konstapel. Då gör man två resor på England (Hull). 1873 seglar Svahnström som styrman på barkskeppet Toivo, under befäl av kapten C. Andersson. Man gör haveri i Nordsjön, fartyget springer läck och en del av lasten måste lämpas överbord. I april 1874 deltar Svahnström som styrman i uppriggningen av skonertskeppet Gefina. Han seglar sedan ut på briggen Aid i egenskap av styrman. Orsakerna till detta plötsliga fartygsbyte är inte kända. Man lastar i Kotka för Antwerpen. Under början av resan insjuknar kaptenen C.M. Fagerström, och A.R. Svahnström övertar befälet och för fartyget till Fagerholm vid Nagu. Den nya befälhavaren C. Jakobsson har befälet under resan till Antwerpen och därifrån till Råfsö där åter befälhavarskifte äger rum. Nu tillträder J.H. Holmberg som för befälet under en resa till Lübeck och därifrån till Nagu. 1875 inskrivs A.R. Svahnström i Åbo Navigationsskola och undergår kofferdiskepparexamen i april samma år. Därefter seglar han som styrman på barkskeppet Onni, kapten I.F. Fagerström och gör två resor på Antwerpen, från Viborg och Härnösand. 1876 i april undergår han

styrmansexamen i navigationsskolan och seglar samma år som befälhavare på skonerten Ameé och gör två resor på Wisbeach i England. Samma år på hösten fortsätter han läsningen i Navigationskolan. 1877–79 är han befälhavare på skonerten Ameé. A.R. Svahnström avlägger sjökaptensexamen 1877 med 66 röster och var då nästbäst på sin årskurs. År 1880 övertar han befälet på briggen Aid som han för t.om. juli månad 1882. Redan år 1880 har han, tillsammans med kurskamraten från navigationsskolan och svågern P.E. Pettersson från Qvivlax i Nagu, hyst planer på fartygsköp och därmed sammanhängande rederibildning. I november detta år skriver A.R. Svahnström till skeppsmäklare M. Faconet i Le Havre,

“Vi äro i tanke att tillhandla och köpa ett fartyg, och som jag vet att H.H. handhar dylika uppdrag, beder jag godhetsfullt om underrättelser på dylika fartyg i platserna kringom H.H. Fartyg som vi skilt önskade hava, äro att de voro grundgående och passande för trälaster, vilket vore de Amerikanskt byggda. Var god insänd lista över fartyg med noga uppgifter av priset, drägtighet, bredd, djup, längd, byggnadsår samt klass (om någon) m.m. Tecknar högaktningsfullt A.R. Svahnström, sjökapt. P.s. Skilt meddela mig om något för bodmeri går på auktion. D.s.”

Ett till innehållet likadant brev sänder han samma dag till skeppsmäklarna Telghuys i Antwerpen och Berg i Bremerhaven. Under december och januari månader skriver han sedan ytterligare brev angående det tilltänkta fartygsköpet. Man finner inget lämpligt fartyg och först i december 1881 korresponderar A. följande gång om fartygsköp då han

hos skeppsmäklare Brunström & Co i Newcastle hör sig för om fartyg till salu

“Finnes där något fartyg av värde omkring 600 registerton till pris, och av den konstruktion som Ni vet vi finnar vilja ha, så meddela.”

I november 1881 får A.R. Svahnström besvärligheter med briggen Aid i Åbo då hamnen är isbelagd och han blir tvungen att annullera certepartiet. Detta leder senare till bråk med lastmottagaren och rättsprocess. Han förlorar i de lägre rättsinstanserna och besvärar sig senare hos senaten. Processen tar hårt på honom och tidvis umgås han med planer på att stanna utomlands. Svahnström för Aid t.om. sommaren 1882. Planerna på fartygsköp gror fortfarande, A.R. Svahnström skriver i januari 1882 till P.E. Pettersson i Qvivlax,

“Kunde du och din bror litet förbereda eder på pengarna, hvarom jag nu på förhand vill underrätta, icke för att jag med visshet ännu vet om jag behöver dem; men för ifall!”

A.R. Svahnström planerar då köp av ett barkskepp liggande i Le Havre som senare skall säljas på auktion. Han beskriver fartyget ingående för P.E. Pettersson men ber honom tala tyst om planerna på hemorten då allt tillsvidare är osäkert. Detta köp blir inte heller av, fartygets papper var oklara och det häftade i skuld vilken inte kunde klaras av inför köpet. I början av sommaren har han besökt hemorten och där diskuterat inköp av ett inhemskt fartyg. Han skriver,

“Jag har nu varit hem,-----, men ett ändamål var därmed avsett; nämligen att bereda gubbarna på ett fartygsköp & penningar, vilket såtillvida lyckades att jag ej hann uttala min idé, förrän några redan proponerade vad jag hade i tanken. Sjämlö Holländer skall bli stor redare med fl. andra av Nagu gubbarna dessutom, värst är nu bara att få ett någorlunda dugligt finskt fartyg (ty utländskt vill jag nu ej mera köpa). Ett fartyg som skulle vara 400–600 tons och lasta omkring 250 standard är föreslaget, och har jag lämnat uppdrag till åtskilliga kända män inom Finland---.”

Något senare finner man ett lämpligt fartyg och A.R. Svahnström är färdig att bilda rederi för köp av barkskeppet Gefion som tilhört kommerserådet C.G. Wolffs flotta i Vasa. Den 1 september 1882 inköper Svahnström fartyget för 32.000 mk. Han har rest till Vasa för ändamålet tillsammans med den blivande korrespondentredaren M.V. Mickelsson. Av den ovannämnda korrespondensen mellan A.R. Svahnström och svågern framgår det att Svahnström är initiativtagaren till rederiet medan M.V. Mickelsson anställs som korrespondentredare då initiativtagaren–entreprenören själv tar befälet på fartyget. I oktober samma år säljer A.R. Svahnström andelar i fartyget vidare till de personer som varit med honom om att bilda rederiet. A.R. Svahnström skriver till medredarna handlande C & A Wahlström i Åbo,

“Redare som i fribrevet intages äro: Skepparene E.W. Lindqvist, M.V. Mickelsson, M.V. Lindell, K.L. Lindberg, K.H. Lindblom, M. Jansson, Sysloman

J.F. Holländer, Kyrkvård W.H. Henriksson, Byggmästare M. Th. Lindqvist, Sjökapten A.F. Svahnström alla från Nagu, Lotsålderman A.M. Mickelsson från Korpo och Handl. C & A. Wahlström och Sjökapten A.G. Svahnström från Åbo stad och skeppet föres av Aug. Richard Svahnström. Mitt eget namn som redare vill jag i fribrevet för haveriolyckors skull ej hava infört. Innan avsegling härifrån tänker jag assurera våra brors och min delar. Envar redare får tills dess besluta sig”.

I detta beslut att assurera sina delar kan man se den försiktighet som är ett karakteristiskt drag för en framgångsrik entreprenör.

Rederisammansättningen förändras något med åren och 1884 finner vi följande nagudelägare i fartyget,

Dessa naguandelar i Anna utgjorde 1884 sammanlag 88/100 resten ägdes av utsocknes, största delen antagligen av handlande C & A. Wahlström i Åbo vilka 1882 hade inlöst 6/100. Noteras kan att svågern P.E. Pettersson inte är med bland redarna. A.R. Svahnström försöker redan i september 1882 återköpa 1/100 av Wahlströms för att få en jämn andel i fartyget. Brodern Gustav hade andelar (5/100) i det ursprungliga rederiet, likaså brodern Fridolf (andel okänd) men de bägge upptas inte längre i redareförteckningen från 1884. A.R. Svahnström tar bk. Anna som första fartyg från Nagu över Atlanten på en resa från Barcelona till Apalachicola under året 1883. Han för barkskeppet i sex år till 1887 då fartyget förliser. Efter förlisningen stannar Svahnström hemma på den nyinköpta gården och verkar som huvudredare för ett flertal fartyg. 1890 har

Rusth. Wilh. Henriksson	Druckis, Enstaka	3/100
“ Axel Henriksson	“ ”	2/100
Skepp. Matts Jansson Finby, Hvits		5/100
“ Evert Lindqvist Finby, Södergård		2/100
Änkan Helena Lindqvist	“ ”	4/100
Styrm. Axel Lindqvist	“ ”	2/100
Rusth. Fredr. Lindberg	Kirjais, Västergård	3/100
Häradsd. Isak Korsström	Korsnäs, Östergård	5/100
Skepp. M.V. Mickelsson	Matnäs, Södergård	7/100
Lanth. Herm Lindblom	Prästgården	4/100
Länsm. Th. Mörne	“	2/100
Syssloman J. Holländer	Sjählö	6/100
Skeppsbyggm. Th. Lindqvist	Såris, Enstaka	7/100
Skepp. Karl Lindberg	Thoras, Enstaka	5/100
Kapt. Rich. Svahnström	Thoras, Vandrock	19/100
Ekon.direkt.M.V. Lindell	Väcklax, Herrgård	5/100

1876 April 18 Abt. seglade från Stegman för
samma fartyg med samma befäl,
från Åbo till Dunder, Tjörne,
Kranstad, Londen, Wäborg, Tjörne
gjort ans bord 5 månader 13 dagar
Åbo den 17 oktober 1876
P. E. Pettersson

han hand om totalt fyra fartyg, bland dem barkskeppet Aimo vars rederi han också tagit initiativet till. Men sjön lockar och 1891 går han ut på björneborgsbarken Saarikoski vilken han för till och med år 1894. Efter tiden på Saarikoski som ägdes av kommerserådet A. Ahlström från Björneborg anhåller Svahnström om bli antagen först som befälhavare på ångbåten Norrmark, därefter som kassör hos Ahlström i Björneborg. Men hans löneanspråk torde ha varit för höga och han blir aldrig anställd. Hans kommunala engagemang i Nagu hindrade också honom från att resa till Björneborg då detta hade varit nödvändigt ur anställningssynpunkt. 1895 finner vi honom åter i Nagu som huvudredare och han sköter en sådan syssla till år 1905 för olika fartyg, 1902 har han hand om de tre sista större nagufartygen, Hanna Blanchard, Chieftain och Gurli och samma år inköper han sig i rederiet för åbobarkskeppet Esmeralda med 4/100.

Svahnström hade under en lång följd av år, åtminstone från 1902-1912, anställning som den franska klassificeringsbyrån Veritas agent och surveyor.

P.E. Pettersson

Ej heller om P.E. Pettersson:s skolgång i Nagu är något känt men han har liksom de andra redarna i denna studie haft möjlighet att åtnjuta den ambulerande undervisningen i socknen. Sjömanskarriären var den naturliga och traditionella möjlighet som erbjöds honom då den äldre brodern övertog gården. P.E. Pettersson går till sjöss år 1869 som 19-åring och blir påmönstrad som jungman på barkskeppet Rapide under befäl av skepparen Andersson. Man gör bl.a. en resa på Hull det året. Åren 1870-1873 seglar han sedan på skonerten Fröj under befäl av skepparen Fagerström först som matros, sedan två säsonger som timmerman och slutligen som konstapel. Resorna utsträcks till Riga, Danmark, Tyskland och England. 1874 biträder han vid påriggningen av den då nybyggda briggen Aid och seglar sedan ut med detta fartyg som konstapel. Svågern A.R. Svahnström tjänstgör samma år på fartyget som styrman. Man gör resor på Antwerpen och Lübeck. 1875 i januari inskrivs P.E. Pettersson i Åbo Navigationsskola och har som ovan

redan nämnts detta år svågern som klasskamrat. P.E. Pettersson avbryter läsningen den 6 mars och får ett intyg av skolans föreståndare att han varit inskriven under detta läsår och absolverat större delen av de för kofferdiskepparexamen föreskrivna läroämnena. Orsaken till avbrottet är att han seglar ut som styrman på briggen Aid under befäl av skepparen Holmberg. Två resor till Belgien med en returreisa på Reval. Under följande år är han styrman på samma fartyg och gör två resor på England. I oktober 1876 lämnar han in en tjänsteförteckning till navigationsskolan och tänker sig sålunda en fortsättning på sjöbefälskarriären. Han bevisar då kofferdiskepparlinjen vilken examen han detta läsår sannolikt genomgår. P.E. Pettersson blir befälhavare på skonerten Selyda efter året i navigationsskolan och för sedan detta fartyg t.o.m seglationsåret 1880. 1881 är han på skonaren Elpis under en del av säsongen men flyttar i augusti över som befälhaver till skonerten Samfrid.

Det första rederiet.

1881 inköper P.E. Pettersson tillsammans med sin bror skonerten Samfrid från Viborg. Brodern blir huvudredare medan P.E. Pettersson tar över befälet och reser i slutet av juli för att överta fartyget. Firman C & A Wahlström i Åbo hjälper till med penningtransaktionerna för köpet. Pettersson för Samfrid till 1887 då den förliser. Därefter har han befälet på skonerten Ines t.o.m år 1895. Han har en stor del även i detta fartyg där brodern också verkar som huvudredare. År 1896 efter avslutad seglatingssäsong köper P.E. Pettersson briggen Agent av dess tidigare rederi under M.V. Mickelssons huvudredarskap. Fartyget var i dåligt skick och han är tvungen att låta utföra reparationer på det. På samma gång riggas det om till

skonertskepp. Pettersson för själv fartyget under år 1897, som huvudredare verkar brodern. Redan följande år säljs fartyget till Åland.

Efter detta torde Pettersson ej mera ha varit aktiv på sjön utan ägnade sig åt sitt öhemman. Han har dock smärre andelar i fartyg även efter detta, bl.a. 1/100 del i barkskeppet Colin Archer av Korpo vilka han år 1902 köper av M.A. Fagerlund.

J.E. Johansson

Under J.E. Johanssons barn- och ungdomstid fanns det ingen skola på Vårdö. Som tidigare nämnts om förhållandena i Nagu, lärde man sig läsa och skriva med hjälp av någon äldre familjemedlem eller i samband med läsförhören. Johansson växer upp under en tid av spirande sjöfartsinträsse i Vårdö. Bomarsundsseglationen är livlig när han första gången går till sjöss år 1853. Han seglar 1854 och 1855 som matros och underbefäl till Bottenvikshamnar och på Östersjön. Från 1856 för han sedan befäl på mindre fartyg, till år 1864 från vilket år han befälhavare får skonerten Weljekset i vilket fartyg han också är medredare, till 1866.

År 1864 hade en ny förordning angående skeppsbefäl trätt i kraft där det stadgades att endast examinerade sjökaptener och eller sådana skeppare som bevisligen tidigare fört fartyg utom Östersjön i fortsättningen fick göra sålunda. Johansson får tydligen dispens och kan föra sitt fartyg till England år 1864. Med Weljekset gör Johansson två resor till England med trävaror och har en returlast av kol. Behållningen detta år blir enligt rapport till kronofogden 8.000 mk. Följande års seglating, två resor till England med trävaror slutar av någon anledning med förlust trots att man har en returlast med koks till Stockholm. J.E. Johansson fortsätter trots

detta som befälhavare, antagligen för att han själv har andelar i fartyget och t.om är upptagen som huvudredare för det. I praktiken är det dock fadern som har hand om det då sonen är ute och seglar. 1866 lastar man först sparrar i Sideby för Kiel och sedan trävaror från Piteå till Körsör i Danmark. Ytterligare en resa görs detta år, från Sastmola till Kiel med trävaror. Säsongen avslutas i början av november i Vårdö med en behållning på 3.600 mk. Under år 1866 byggs i Saltvik en brigg som får namnet Ida. Huvudredare är K.V. Mörn i Saltvik, Långbergsöda. Johansson är medredare i fartyget, han blir dess första befälhavare och deltar som brukligt är själv också i uppriggningen av det våren 1867.

Egna fartygsbyggen och rederiengagemang

Seglationsboomen efter år 1868 då fullständig seglationsfrihet stadgades sätter sina spår också på Johanssons verksamhet. I februari 1870 undertecknar han tillsammans med sin bror ett skeppsbyggnadskontrakt i Sideby i Österbotten för ett fartyg som skulle levereras vid första öppet vatten år 1871. Fartyget riggas som skonertskepp och får namnet Hanna. Rederiet har delägare i Vårdö, Saltvik, Sund, Seglinge och Jomala. Johansson tar befälet över det nya fartyget och för det till och med år 1874. I december 1873 tar åter initiativet till ett fartygsbygge, också den här gången i Österbotten. Denna gång undertecknas skeppsbyggnadskontraktet i Närpes. Ena hälften av rederiet finns i Närpes den andra hälften tillhörde J.E. Johansson. Johansson utses till befälhavare på nybygget som döpts till Ceralia och riggats som barkskepp. Fartyget registreras som åländskt och Johanssons far blir huvudredare för det och under den

första seglationssäsongen 1875 gör fartyget två resor till England med trävaror. Behållningen blir liten det första året, endast 250 mk men följande säsong efter två trävarulaster till England av vilka den ena från Sverige den andra från Viborg, och två returfrakter av kol uppvisas en förtjänst på hela 12.400 mk, dvs mer än det kostade att bygga skonertskeppet Hanna.

Johansson för Ceralia tills det förliser vid Gottland 1883. Därefter går han iland och etablerar sig som bonde och huvudredare. Under perioden 1884-1918 var han huvudredare för sammanlagt 28 fartyg. Av dessa var det övervägande flertalet, 16, galeaser, 5 barkskepp av vilka en järnbark, 5 skonertskepp och 2 skonertar. Han var skrivkunnig men hans handstil vittnar om att han inte skrev flytande. Under sin huvudredarverksamhet behöver han dock inte skriva alltför mycket då de flesta fartyg han var huvudredare för var galeaser vilka seglade på kortare trader och korrespondens krävdes inte i någon högre grad i den typen av seglation. Under senare år renskrev hans måg breven till fartygen.

Kommunala förtroendeuppdrag och andra engagemang i kommunen.

Det sociala kapitalet i aktion.

Då förslag till ordnandet av den kommunala förvaltningen i Nagu diskuteras utses en kommitte att närmare utarbeta detta och i denna kommitte inväljs M.V. Lindell som ledamot år 1874 och då kommunal styrelse infördes valdes han till kommunalnämndens ordförande en post som han inehade till sin död 1884. 1876 inväljs han som ordförande i den lokala brandstodsforeningen och 1876 blev han vald till det nygrundade sjömanshusets första ombudsman. 1877 blev han kallad till ledamot av bevillingskommitten i Nagu. 1879 invaldes han som ledamot

A.R. Svahnströms brev till huvudredaren efter att barkskeppet Anna som första nagufartyg korsat Atlanten i februari 1883.

Ögö Island, när Apalaticola, den 28 Februari 1883.

Herr Kapten M. W. Mickelsson
Matenäs & Nagu.

Om vår lyckliga ankomst hit skyndas jag härmed delst att underrätta: hvilket gläder mig att förifva såväl som för eder att blifva meddelade derom, älmingsfrön jag så — Ty först är det det första Nagu-fartyg, som korsat Atlanten och befinner nu på andra jordhalvan, och till det andra, med en så färsynt givrik resa.
Jag lämnade Barcelona den 9 febr. och ankom igår hit

i församlingens kyrkoråd och 1880 som ledamot i församlingens skoldirektion. Hans position i samhället grundade sig delvis på det röstetal som innehavet av gård och fartygsdelar innebar men även på den status som en skrivkunnig, befaren och erfaren skeppare och redare vid denna tid innehade i skärgårdssamhället.

År 1884 väljs M.W. Mickelsson till ombudsman för Nagu sjömanshus. Befattningen har han ända till år 1905. Vid sidan om dessa uppdrag hinner han också sköta gårdens jordbruk tills han år 1897 arrenderar ut det. Liksom flera andra av de äldre skepparna i socknen sköter Mickelsson också ett antal kommunala förtroendeuppdrag. 1884 väljs han till ordförande för Nagu bevillningsditrikt och innehar också en tid ordförandeskapet för folkskoledirektionen i Risis by.

Som innehavare av Piparby rusthåll hade F.A. Svahnström en hög status. Titlarna rusthållare och hemmansägare och dessutom "kapten" vilket han även kunde kallas i egenskap av befaren befälhavare, var alla sådana som väckte akt-

ning i skärgårdssamhället. Hans kommunala uppdrag har inte kunnat fastställas. Han skriver år 1883 in sig i den några år tidigare grundade "Föräldra och husbondeföreningen". F.A. Svahnströms merkantila kunskaper utnyttjas av hans grannar och han utför bokföringsuppgifter åt dem.

A.R. Svahnström var en person som skrev gärna och mycket och blev därför också anlitad i många kommunala sammanhang. Han verkade som lokalskribent i Åbo Underrättelser och skrev under en signatur. Hans status i och med att han var examinerad sjökaptan gjorde att han åtnjöt ett stort förtroende i kommunen. Han var ordförande för kommunalnämnden 1897-1902. Han verkade också som ordförande för den lokala brandstodsföreningen 1898-1902. 1894 väljs A.R. Svahnström till ordförande för Nagu husbondeförening vars revisor han redan varit tidigare. Han var kassör för Nötö folkskoledirektion och lånade t.o.m. pengar åt kommunen då skolhuset uppfördes på Nötö. Ordförande för försäkringsföreningen i Nagu var han

mellan åren 1897-1902. Han ivrade också för väg- och posthushusbyggen i kommunen.

P.E. Petterssons kommunala engagemang är inte kända. Sin position markerade han med att bygga sitt hus i Qvivilax by, Skipars, med hjälp av en timmerman som vistats i Norge. Detta resulterade i en byggnad som till sitt utseende starkt avviker från det sedvanliga i en skärgårds-kommun.

J.E. Johansson hade sitt första kommunala engagemang som initiativtagare till Vårdö enskilda sjömanskassa. År 1874 väljs han tillsammans med en annan skeppare till revisor för de kommunala räkenskaperna.

1883 väljs han till viceordförande i kommunalnämnden och 1889 första gången till kommunalnämndens ordförande, vilken post han innehade till 1895. 1886 väljs han till kyrkvärd och i januari 1888 utses han av guvernören till ledamot i sjömanhusdirektionen i Vårdö. Direktionen väljer inom sig honom till ordförande, en post som han innehar till sin död 1918. 1884 valdes han till elektor för Vårdö kommun vid valet av lantdagsman samma år. Under flere år fr.o.m. 1884 var han även medlem av folkskoledirektionen i Vårdö.

Om man analyserar dessa engagemang närmare finner man att de alla på sätt el-

ler annat står i anknytning till Johanssons sjöfart. Anknytningen sjöfart-sjömanshus respektive sjömanskassa är självskrivnen. Hur Johansson blivit invald i kommunstyrelsen har inte kunnat klarläggas men de röst- och skattören, som tillkommit honom efter förvärvet av gårdarna i Vargata och Lövä med pengar förtjänade genom sjöfart, har säkert spelat en avgörande roll liksom släktskap och bekantskap med andra hemmansägande skeppare i Vårdö. Det är här man tydligt ser hur entreprenören utnyttjar sitt sociala kapital.

Uppdraget som kyrkvärd gavs sedan gammalt åt en betrodd person med god ekonomi eftersom det innebar vården om församlingens medel. Johansson var vid tiden för valet till kyrkvärd redan medlem av kommunalstyrelsen och alltså en betrodd man inom socknen. Som nämnts tidigare får Vårdö fast folkskola år 1883. J.E. Johansson inväljs i den första skoldirektionen.

År 1905 är Johansson aktivt med om grundandet av andelshandeln som verkade i en gård han ägde. Till första handelsföreståndare väljs Johansson svåger, kaptan J.M. Andersson.

Mönster och variation

Avslutningsvis uppställer jag här en tabellarisk jämförelse av redarnas livskarriärer enligt de tidigare angivna kriterierna:.

	Utgångsläge	Tradition	Utbildning	Seglation	Första rederiet	Huvudredar-engagemang	Förtroendeuppdrag
M.V.Lindell (A) (1829-1884)	Bondson, äldst gifter sig till gård 1/2Väcklax Herrgård inlöser resten 1880	Farfadern hade del i fartyg, fadern skeppare som hade delar flera fartyg	Möjligen ambulatorisk skola, till sjöss som 17 åring, fadern andel i fartyget ej nav.skola	Östersjön, Nordsjön, Medelhavet, bef. 1850, sk.Hoppet, sksk Trident, bk Venio Lärmar sjölivet 1872 pga hustruns sjukdom 22 år bef.	Bildar rederi och inköper bk Venio för sedan fartyget, huvudredare för detsamma sedan 1874	Ett flertal fartyg till 1884	Medl. av kommitte vid grundandet av Nagu kommun Kommunalt nämnds ordf. till 1884, sjömanshusets 1:a ombudsman skoldirektionen kyrkorådet
M.V.Mickelsson (B) (1834-1905)	Bondson, äldst övertar gården, Mattnäs Mannila Södergård	Farfadern skeppare, fadern andelar i fartyg	Möjligen ambulatorisk skola, till sjöss som 16 åring, ej nav. skola	Östersjön, Nordsjön, bef. 1859 på sk Enigheten till 1870 22 år bef. Lärmar sjölivet 1881	Bildar rederi och bygger brigg1870 (Agent) bef-till 1881	Ett flertal fartyg till 1905	Risis folkskole-direktion, ordf. För Nagu bevillingsdistrikt 1884, kommunens representant vid lantdagsrepresentant-valet 1880-t sjömanshusombudsman 1884-1905
F.A.Svahnström (C) (1842-1912)	Farfadern torpare, fadern drångfogde, sedan kvartermans på Åbo Skeppsvarv avl.1844 ej seglation yngsta barnet, äldre brodern övertar moderns fädermegård Inköper 1886 Piparby rusthåll	Thoras sjöfartstradition, Åbo Skeppsvarv fadern hann ej påverka	Möjligen ambulatorisk skola, till sjöss som 17 åring , nav.skola i Vasa, dispens 1875 för att föra fartyg utanför Östersjön. 1875-76 kofferdiskeppar-examen	1859 Östersjön 1864 Nordsjön seglar även tidvis på sumpar och jakter 1874-75 första befålet sk. Frey Sk Freden 1877-78 1879-82 sk Olga sk Aimo 1883-1885 12 år bef.på större fartyg. Lärmar sjölivet 1885	Andelar i fartyg sedan 1875 Utset till huvudredare då bk.Enigheten inköps har 10/100 i fartyget.	Endast ett Utför bokförings-uppgifter åt granmar	Medlem av föräldra och husbondeföreningen sedan 1883
A.R.Svahnström (D) (1854-1918)	Farfadern torpare, Fadern uppförde gård på Vandrock holme vid Thoras Inköper Väcklax Norrgård 1887	Thoras sjöfartstradition fadern avlade koff.skepp ex 1855 som en av de första i Nagu, seglade över Atlanten som den första bygdeskepparen i Åboland	Lägre och högre elementarskola i Åbo i fyra år till sjöss som 12 åring Kofferdiskeppare. i Åbo 1875, styrmans ex. 1876 Sjökapstens ex. 1878	1866 Sydamerika 1870 Spanien 1874 t.f.bef. bg Aid, 1876 sk Amée 1877-79 sk Amée 1880-82 bg Aid 1882-87 bk Anna, 1891-94 bk Saarikoski 17 år befälhavare, lärmar sjölivet 1894	Bildar rederi och inköper bk Anna 1882, har själv 19/100 i fartyget	Ett flertal fartyg till 1904	Ordförande för kommunalnämnden 1897-1902 ordf. Brandstodsför. 1898-1902 Kassör Nötö folkskole-direktion Ordf. Nagu försäkringsförening 1897-1902 ivrade för posthus och vägbyggen AU:s lokalkorrespondent Veritas agent
P.E.Petttersson (E) (1850-1921)	Bondson, äldsta brodern övertar gården Inköper ö-hemman på Tavistholm. Bygger sig hus i Qvivlax by(Skipars)	Qvivlax by hade sjöfartstraditioner, modern andelar i fartyg	Möjligen ambulatorisk skola, till sjöss som 19 åring, nav.skola, sannolikt kofferdiskeppar examen 1876-77	Östersjön, Nordsjön Som befälhavare ofta resor på nordtyska hamnar. Lärmar sjölivet 1897	Troligen initiativtagare till tre rederier, Skonama Samfrid och Ines, och sksk Agent vilka fartyg han också har befäl över. Brodern huvudredare	Troligen inga huvudredar-engagemang	Inga kända
J.E.Johansson (F) (1832-1918)	Bondson, äldst, övertar faderns gård, Vargata Östergård, inlöser även sin mors födelsehemman i Lövö by.	Vargata by hade starka sjöfarts-traditioner, Fadern hade andelar i ett flertal fartyg, av vilka åtminstone ett tar del i den s.k Bomarsunds-seglationen	Ingen skola , lär sig ev. läsa med hjälp av någon äldre eller på läsför. Ingen nav. Skola. Dispens 1874 att föra fartyg utanför Östersjön.	Till sjöss 1853, första befäl 1856 därefter befälhavare till 1883 då han går iland efter 30 år på sjön. Seglar på Östersjön och Nordsjön. Lärmar sjölivet 1883	Initiativtagare till rederierna och byggena för, Sksk Hanna (1870)och bk Ceralia (1873)	Huvudredare från år 1862. 1883-1918 i totalt 28 fartyg. Som mest 7 på en gång.	Initiativtagare till Vårdö enskilda sjömanskassa, kommunal revisor 1874, 1883 viceordf. i kommunalnämnden, 1889-1895 dess ordf. 1886 kyrkvård, 1888-1918 ledamot i Sjömanhus-direktionen i Vårdö. Från 1884 under flere år medlem av folkskole-direktionen.

Man kan se följande mönster och variationer i karriärerna,

Utgångsläge.

Fyra av redarna A, B, E och F är bondsöner. A, B och F är äldsta söner och har således en möjlighet att överta gården efter fadern i enlighet med gängse arvspraxis. E har en äldre bror medan fadern till C är drängfogde och senare kvartersman vid skeppsvarvet i Åbo. D:s far är sjöfarare och har ett torpställe. Utgångsläget är således rätt olika för dem. Samtliga tar dock beslutet att gå till sjöss och göra karriär som sjöfarare, även de som har en möjlighet att överta en gård efter fadern. Även om A teoretiskt sett skulle haft en möjlighet att överta faderns gård gifter han sig till en annan gård. B och F övertar gården efter sina fäder, C köper en gård efter sin aktiva tid till sjöss vilket även D gör. D skulle som äldsta son ha haft en möjlighet att ta över torpet på arrendjord efter fadern. E införskaffar sig ett boställe i samma by där fädernegården är belägen. Denna övertas av äldsta brodern. Samtliga redare gifter sig och får barn.

Tradition.

De djupgående sjöfartstraditionerna i de berörda kommunerna sätter naturligtvis sin prägel på samtliga redares verksamhet men även en familjebaserad sjöfartstradition kan skönjas i samtliga fall, om och i varierande grad. För A och B går det att belägga fartygsdelägande i åtminstone två generationer tidigare, för F gäller detta en generation, fadern idkar livlig sjöfart. C:s far är kofferdiskeppare som avlider på sjön. Han har inte direkt påvisbara sjöfartstraditioner från Nagu även om den åtminstone från 1700 talet härstammande Thoras-sjöfarten kan ha spelat en roll för C:s farfar. C:s far hade varit kvartersman

vid Åbo Skeppsvarv men han avlider när yngsta sonen är endast två år gammal och hans formativa år infaller under familjens senare vistelse i Nagu. För E kan man framhålla att det i Qvivlax by idkades sjöfart och att sjöfarten spelat en roll i familjetraditionen påvisas av att modern hade andelar i fartyg.

Utbildning, seglation och rederier

F har inte haft någon möjlighet till ordnad skolgång medan A, B C och E har kunnat få undervisning i samband med den ambulera skolan i kommunen, men om de faktiskt utnyttjat möjligheten går ej att belägga. D däremot har åtnjutit undervisning vid lägre och högre elementarskolan i Åbo. C har ett intresse för skrivning vilket visas av den dagbok han för från år 1855 -då han var 13 år gammal – till år 1877. Till sjöss går A, B, C och E som 16–17-åringar, F som 22-åring, möjligen hade han seglat som kajutvakt redan tidigare, medan D redan som 12-åring följer med sin far på en längre sjöresa över Atlanten vilket måste ha spelat en avgörande roll för hans framtida yrkesval. De tre yngsta av redarna C, D och E går alla i navigationsskola, D och E är kurskamrater. C utexamineras som kofferdiskeppare, sannolikt också E medan D efter avlagd kofferdiskepparexamen även avlägger sjökaptensexamen. Att A, B och F inte går i navigationsskola beror sannolikt på att de är verksamma till sjöss under en period när man ännu kunde föra befäl utan att ha examen om man än fr.o.m. 1875 måste ansöka om dispens, vilket B och F hade gjort. A lämnade sjölivet innan bestämelsen trädde i kraft. Man kan alltså särskilja mellan de äldre aktörerna som inte har navigationsskolexamen och de yngre vilka avlagt sådan. A, B, C, E och F seglar på Östersjön, Nordjön, A även

på Medelhavet. D däremot gör betydligt längre resor, till Syd- och Nordamerika. Som rederibildare kan vi särskilja redare F som den enda vilken inte för befäl över det första fartyg han tar rederiinitiativet till. De övriga för själva befäl över sina första "egna" fartyg. För E kan man dock inte belägga rederiinitiativ men troligen har han tagit dylika. Som huvudredare för flere fartyg efter den aktiva sjöfartstiden fungerar A, B, D, F medan C endast har ett huvudredarengagemang. För E har inga engagemang kunnat beläggas.

Kommunala förtroendeuppdrag

Redarna A, B, C och F innehade samtliga en eller flere förtroendeposter inom kommunen medan E, som inte verkade som huvudredare, inte innehade några sådana. A, D och F innehade posten som kommunalnämndens ordförande i sin kommun, A och F inne hade poster inom det lokala sjömanshuset och A, B, D och F hade poster inom de lokala skoldirektionerna. Detta tyder på att verksamheten som huvudredare gav ett socialt kapital som kunde användas på olika sätt inom lokalsamhället.

Allmänt sett kan man konstatera att de sex karriärmönstren är likartade. Samtliga var medverkande i rederibildningar, A, B, C, D och F även som initiativtagare, varför man kan kategorisera dem som entreprenörer. Konstateras kan också att E är den enda av de sex redarna som inte hade några huvudredarengagemang och ej heller de därpå följande kommunala förtroendeuppdragen, vilket sannolikt berodde på att han inte hade de tidigare nämnda personliga egenskaperna som krävdes av den framgångsrika huvudredaren/entreprenören. Den åländska redarens karriär är mycket lik de åboländska redarnas, blott med den skillnaden att många

av hans fartyg var mindre och seglade på kortare trader. Man kan därför anta att bygdeseglationen bedrevs på liknande sätt på bägge sidor om Skiftet.

Litteratur

- Chell, Elisabeth, 1991, *The Entrepreneurial Personality*. London.
- Hackman, John (1975) 1996, *Bygdesjöfart i Nagu under 1800-talet*. Åbo.
- Hackman, John, 1981, *Redaren, redargården och fartygen. Bygdeseglation i Vårdö 1860-1918*. Licentiatavhandling i nordisk etnologi. Åbo (stencil).
- Hackman, John 1995, Peasant shipowners. A study of entrepreneurship and interaction in a local community. I: *Aktuell traditionsforskning*. Åbo
- Hackman, John, 1996, Redaren i bygdeseglationen. I: Christoffer H. Ericsson och Kim Montin (red.), *Maritima kontakter mellan Sverige och Finland. Jungfrusund 4*. Åbo.
- Pettigrew, Andrew M., 1983, On Studying Organizational Cultures. I: Van Maanen, John (ed.), *Qualitative methodology*. Newbury park.
- Rudolph, Wolfgang, 1982, Kulturkontaktbereiche in den Hafenstädten der sudlichen Ostseeküste (1660- bis 1900). I: H.Jg.Rach (hrsg.) *Bauen und Wohnen*. Berlin.
- Timmons J.A.,(1977), 1994, *New Venture Creation: Entrepreneurship for the 21 st century*. Burr Ridge, Illinois.

SUMMARY

The life career of rural ship-owners

This article deals with the life career of six rural ship-owners. Five of the ship-owners are from Nagu in the Åbo(Turku) region archipelago, while one is from Vårdö in the east Ålandic region of the archipelago. All of them were active in the 1800's. Rural shipping was a maritime occupation which was practiced most intensively along our coasts during the period 1868-1914. The entrepreneurial form taken on by rural shipping was that of the part-owned or joint shipping company. A head- or managing owner was appointed to manage the administration of the shipping company. It is the hypothesis of the author that the managing owner served as an entrepreneur in the rural community, even in a cultural sense, and that he profited from the social capital which was

brought in from his activities. In an analysis of the life careers of the ship-owners, emphasis is placed on the following stages: the starting-point, place in tradition, training and education in shipping, navigation, establishment of a shipping company, position in the community and communal confidential post.

A comparison between the life careers of the six ship-owners shows that their career patterns were similar. It was only the personal qualities of one of the ship-owners which prevented him from attaining the position in the local community that was attained by the other five.