

Port Stanley, 14 april 1913.

Kära föräldrar och systrar!

Tack för breven av Pappa och Jenny, som kom mig till hands da genast vid ankomsten hit. Som ni förut vet var det den 2<sup>da</sup> december när vi anlände Port Stanley.

Resan från London hit gick ganska bra. litet storm ibland men det gick ändå. Samma dag som vi kom in till hamn här hade vi riktigt fint väder fast frisk, men god vind. Vanligtvis blåser det här nästan alltid. Nu i afton lyfter det bara i ryggen. Vi håller nu på med lossningen och snart är vi klara härifrån, men så har vi ännu tre platser kvar på Falkland som vi ska

# Fem seglande skepp

## – med koppling till bondbyn Mark i Kimito

TEXT: BODIL SÖDERBLOM

Att en by och några små grannbyar i en jordbruksdominerad kommun som Kimito kunde upprätthålla en seglation som omfattade flera kontinenter kan otvivelaktigt tillskrivas det faktum att ovanligt många driftiga sjökaptener och kunniga sjömän bodde i byarna. Dessutom i en tid då endast några få större orter i Finland fortsatte transportera gods över haven med seglande fartyg.

**A**tt en by och några små grannbyar i en jordbruksdominerad kommun som Kimito kunde upprätthålla en seglation som omfattade flera kontinenter kan otvivelaktigt tillskrivas det faktum att ovanligt många driftiga sjökaptener och kunniga sjömän bodde i byarna. Dessutom i en tid då endast några få större orter i Finland fortsatte transportera gods över haven med seglande fartyg. Att säga att endast ett världskrig kunde sätta stopp för Markfartygens seglation är en överdrift; sanden i de fem sista seglande skeppens timglas hade helt enkelt runnit ut.

På 1900-talet hade ångan vunnit stort över vinden som drivkraft på haven. Men i byn Mark i Kimito kommun gav man inte upp seglationen med segelfartyg förrän första världskriget satte stopp för en säker sjöfart. Man satsade till och med på nybyggen så sent som på 1890-talet, förutom att man också skaffade gammalt andrahandstonnage ännu år 1907.

**SEGLATIONSFÖRUTSÄTTNINGARNA** i Mark och kringliggande byarna var god. Där bodde ett flertal sjökaptener och sjömän. I Västermark bodde också den välkända skeppsbyggmästaren G.A. Kronström. I Klobbnäs, några kilometer mot kusten från Mark, sjösattes år 1891 och 1893 två av Kronströms sista byggen – först skonertskeppet Laura och sedan systemen Esther. Ur ett lokalt perspektiv var de rätt stora. Ute på vidare vatten där fler gånger större skepp av järn och stål redan många år hade löpt med skum kring bogarna, ansågs de under 40 meter långa fartygen med sina knappa 400 nettoregister-ton vara små.

Markbonden, handelsmannen och kyrkvärden A.E. Mattsson var korrespondentredare för ett flertal partrederier. Laura hade under hela sin Kimitotid Mattsson som korrespondentredare;

### ◀ Brev från Falklandsöarna.

Lauras unga timmerman (23 år) berättar om resan till Falklandsöarna i ett brev adresserat till fadern, Lauras första befälhavare, K. V. Gustafsson. (Foto: Privat samling)



## ◀ Hoppets besättning 1905 eller 1906

En jungman extra ombord. Man kunde segla en 3-mastad bark med 12 män. Styrman, konstapel och stuert (eller kock), båtsman och timmerman, två matrosar, två lättmatrosar och två jungmän var en vanlig sammansättning. Befälhavare kapten Malmsten i ljus filthatt. (Foto: Privat samling)

▼ Senhöstens vindar förde Hoppet från Helsingborg till Hangö på några tiotal timmar! (Tidningsnotis)

Åbo Underrättelser, torsd. 30.11.1905, s. 3

**Barkskippet *Hoppet*, kapten A. Malmstén, hemmahörande i Kimito, anlände från Helsingborg till Hangö redd i går på morgonen, lastadt med eldfasta tegel och destineradt till Dalsbruk. Resan från Helsingborg till Hangö hade värkstälts på kortare tid än 3 dygn. Härifrån skall skeppet bogseras upp till Dalsbruk.**



ysterfartyget Esther hade honom som redare åtminstone under sina sista år. Det hade också de tre inköpta barkskuppen Hoppet, Kimito och Paul.

**DET FÖRSTA FARTYGET** som inköptes var barken Hoppet, byggd i Raumo år 1878. Hon hade ett ganska skarpt skrov och utmärkte sig flera gånger genom snabba resor både över Atlanten och på europeiska vatten. År 1897 fick hon ny ägare, kapten P. K. Lindblom, ursprungligen från Korpo. I februari 1901 var kapten Lindblom för första gången på väg till Amerika i eget fartyg. Hoppet hade reparerats och rustats för Atlanten i Hull. Men barken kom inte längre än ut på Nordsjön.

En disig februarikväll kolliderade hon med ett ca 80 meter långt ångfartyg, s/s Homer på 1308 b r t. Kapten Lindblom hoppade över till ångaren som enligt sjöreglerna borde ha väjt för seglaren. Han ville hindra motparten från att smita iväg i mörkret, något som alltför ofta skedde vid kollisioner mellan ångare och segelfartyg.

Men det skulle visa sig att detta var ett ödesdigert beslut!

**PLÖTSLIGT FANN** sig styrmannen, G. A. Malmsten från Mark vara högsta befälsperson på ett fartyg med krossat förskepp ute på den vintriga, mörka Nordsjön.

Han rapporterade senare till hembyn om vad som hänt och hans berättelse vidarebefordrades till Lauras befälhavare. "Han skriver att han skulle till kojs då detta förfärliga bråk skrämde honom och då han kom på däck, såg han ångbåten ett stycke ifrån och trodde sig vara ensam på skeppet. Han trodde alla skulle gått på ångbåten, men så hörde han rop förut som ropade på styrman, så att han ändå hade sällskap."

**ÅNGARENS UTKIK** hade under den andra av de två sammanstötningarna grabbat tag i slängande tappar av brustet tågvirke och svingat sig över till barken. Han kunde tala om vad ångaren hette och att det fanns 16 män kvar ombord. I barken Hoppet fanns nu endast 10 arbetsföra män, förutom den engelska matrosen.

En av Hoppets besättningsmän hade skadat sitt knä rätt illa under kollisionen och befälhavaren hade som sagt bordat ångfartyget Homers däck, som försvann i mörkret.

◀ Kapten G. A. Malmstens tavla av barken Hoppet. (Foto av privatägd tavla).



▲ Kings Lynn, juli 1909. Hoppet lossar trävaror lastade i Helsingfors där hon hade legat över vintern. (Foto: Privat samling).

Alla män och fler därtill hade behövts, visar fortsättningen i det gulnade brevet: "Skeppet fick ett stort hål i bogen och besättningen dämpa vattnet och stoppa hålet vad de kunde, med säckar och presenningar, samt lämpa barlasten akterut för att få fören att något höja sig."

**MAN KAN BARA ANA** sig till situationen ombord, ca 15-20 sjömil ute till havs i mörker med vind ökande från styv till hård bris. Att hindra sjön från att tränga in i fartyget var av nöden tvunget. Man måste också bärga merparten av de fladdrande och smällande seglen. En av männen skulle stå till rors för att se till att skutan inte lade sig så att vågorna pressade på det skadade förskeppet. Flyttandet av barlasten krävde också ett antal män. Kocken hade självfallet också kallats ut på däck, men skulle ändå mellan uppdragen se till att männen åtminstone fick en mugg hett kaffe att värma sig med. Man tänkte inte på att lämna sitt eget fartyg men trots att ångfartyget redan hade försvunnit ur sikte satte man ut en livbåt för att möjligen vara kapten Lindblom och ångarens besättning till hjälp. Plåtarna som kilats in i Hoppets förskepp visade tydligt att också ångaren var svårt skadad.

**MAN SIGNALERADE** självfallet för att få hjälp och ångfartyget Najaden av Esbjerg såg deras nödbloss. "... den danska ångbåten kom dem till hjälp på aftonen och skulle ta dom på släp. Men kabeln sprang (brast) och de blev lämnade åt sitt öde för den natten. Man frågar sig hurdan verkan glädjen över bogserhjälpen och sedan besvikelsen över misslyckandet hade på männen i Hoppet?"

Hur man ombord i ångaren upplevde sin situation kan ingen någonsin berätta. "... vad det förmodas, gick kapten [Lindblom] med ångbåt och alltsamman till sin undergång, varemot skeppet [Hoppet] blev räddat. Det är icke något ovanligt att fartyg seglar ihop, men att en stor ångare skall gå under av att stängas med ett gammalt träfartyg, det är något sällsynt."

**HÖSTEN 1901** skulle barken säljas på auktion i Lappvik. Markborna reste dit och köpte henne. Intresset för Hoppet kan ha sin förklaring i att barkens styrman kände sitt fartyg och kunde upplysa de blivande partägarna om barkens skick och egenskaper. Och ett provisoriskt reparerat fartyg utan ägare kunde kanske fås förmånligt! Att barken var en god seglare var självfallet ett plus. Så sent som år 1904 seglade hon rekordsnabbt från



▲ Kapten K.A. Söderholms kaptenstavla av barken Paul – den största av Mark-rederiernas sista seglande skepp. (Foto av provatägd tavla).

Bristolkanalen till Hangö och pressen kommenterade. "Resan från Cardiff till Hangö hade verkställdts på 11 dygn, hvilket torde vara den snabbaste resa något segelfartyg tillsvidare använt för sträckan ifråga."

Den 26-åriga barken var också då endast provisoriskt reparerad efter att igen en gång ha kolliderat med en ångare. Det var andra gången för både Hoppet och styrman Malmsten, men med den skillnaden att Malmsten nu var befälhavare på barken samt att kollisionen lyckligtvis inte krävde några liv.

Efter en orkanlik storm hösten 1909 behövde 31-åriga Hoppet en grundlig reparation, vilket partrederiet inte ville satsa på. Barken såldes år 1910, miste sina master och inreddes till logementfartyg för Viborgs hamnarbetare.

**FÖLJANDE SKEPP**, barken Paul, var byggd i ek i Kiel år 1878. Paul var ingen "kvik" seglare men genom sin ordentliga bredd och sitt djupa rum hade skeppet god lastkapacitet. Fartygets finska nettoregistertontal var 709 och därmed var hon det största fartyget som seglade under Kimitoflagg i början av 1900-talet.

Paul låg upplagd i Moss i Norge när A.E. Mattsson och kapten K.A. Söderholm, som representeranter för 14 nya delägare år 1903 inköpte en fjärdedel i fartyget av huvudägaren, kapten Otto Johansson från Dragsfjärd.

Barken Pauls hemort blev nu Kimito och befälhavarposten gavs till kapten Söderholm. Han fick i uppdrag att sköta "koppring" och klassificering och den 13 juli seglade Paul från Drammen till East London i Sydafrika och därifrån vidare till Mexikanska golfen. Kapten Söderholm förde barken i fyra år.

**KAPTEN K.G. ANDERSSON** tog över befälet på Paul år 1908. Eftersom barken "visat sig läck" fick kapten Andersson i uppdrag att först föra en last trävaror till England och sedan reparera fartyget där. Kopparförhyrdningen skulle avlägsnas och han skulle låta klassificera Paul om detta lät sig göras utan större reparationer.

Redan utanför lastningshamnen Torneå började kapten Anderssons motgångar. Paul grundstötte, fastän hon hade lots ombord. Skadorna var allvarliga – fasta kölen "var spräckt mitt itu", spunningsplankan på styrbords sida likaså och

## Skärgård

stora bultar hade brustit. Skadan kunde senare ha blivit verkligt ödesdiger för Paul om inte fartyget hade reparerats i London. Senare hade kapten Andersson problem att få frakter för fartyget som ibland ansågs för stort, ibland för litet. Utdragna resor gav problem med ishinder i lossnings- och lastningshamnarna i Finland och norra Sverige. Fraktraterna var låga och barken var utan både kopparförhydning och klass, vilket ytterligare bidrog till svårigheterna att få någon lönande last, tex över Atlanten.

**BEFÅLET ÖVERTOGS** år 1911 av den erfarna kaptenen G.W. Lindström. I juli år 1912 låg Paul till ankars utanför lossningsdockan i London med ett antal andra fartyg, bland andra en stor, nästan 115 m lång ångare, vars ankare började dragga.

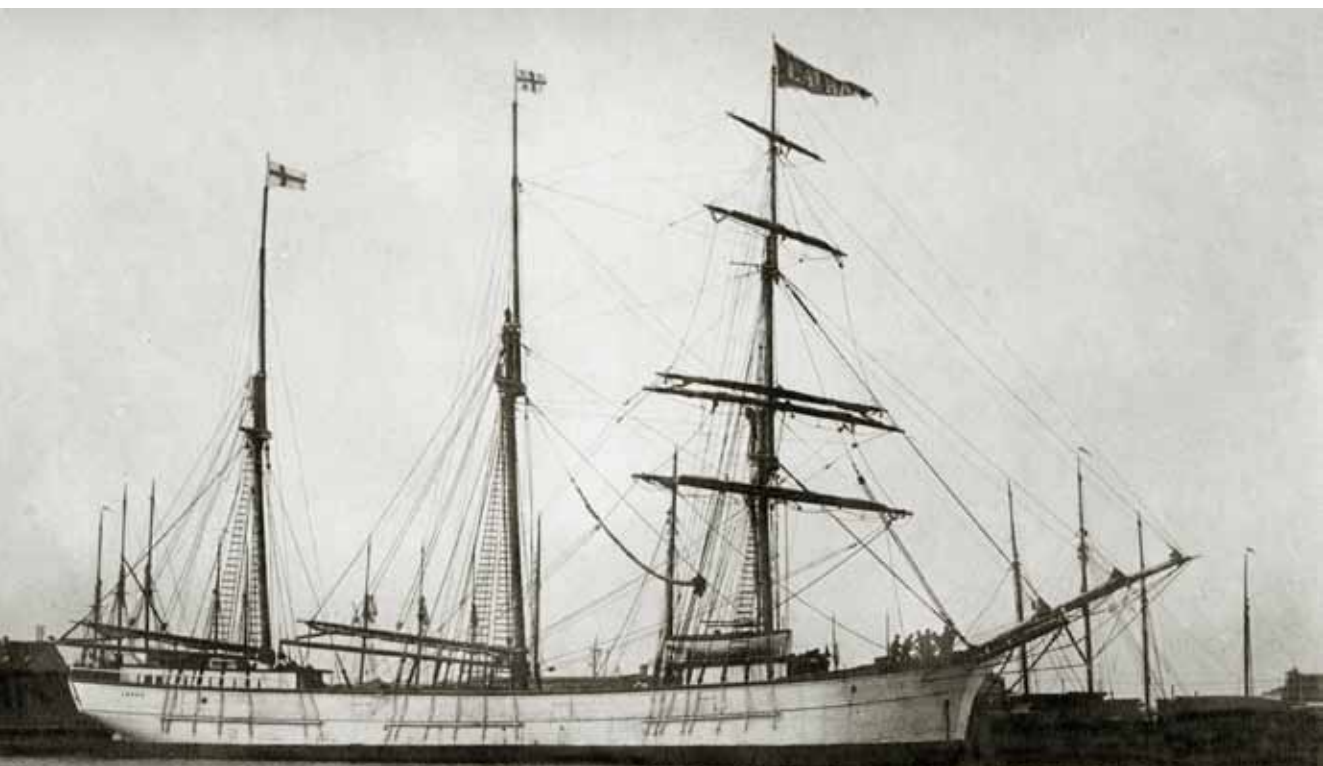
Ångfartyget drev med sidan mot två svenska barkskepp vars ankare också släppte. "Så kom de alla mot Paul. Vi stack ut ketting till 50 famnar på s.b. och 30 på b.b. Men de närmade sig med full fart då det var springtid. Vi kom sedan längst för mot ångbåten med ett sådant tryck att Paul lättade en par fot i fören. [...] Våra ankaren höll även så

att alla svängde upp för strömmen." I timmar låg fartygen i en klunga, tills tidvattenströmmen avtog och en bogserbåt drog fartygen klara från varandra. Med skadat ankarspel, bräckta waterstag och läck efter den hårda pressen mot förskeppet, bogserades Paul in i docka för reparation.

Kapten G. Lindström förde barken i sju relativt goda år, så goda att man år 1914 satsade på att ge henne kopparförhydning igen. Men kriget kom och år 1917 såldes Paul till Björneborg. År 1920 förliste barken och tog befälhavaren och fyra man med sig i djupet.

**NÄSTA UTÖKNING** av Markflottan var Nystadsbarken Hannes, byggd i ek år 1879 i Tyskland. Detta verkar ha varit ett oplanerat köp. Hannes såldes på auktion i maj 1907 och köptes av skeppshandlar- och mäklarfirman J.F. Schierbeck i Köpenhamn.

I början av augusti 1907 seglade hon ut från Borgå med trävaror. I närheten av Dagö slog hon läck och kom in till Helsingfors i nödhamn. Hur kom det sig att man i Mark var intresserade av haveristen? Möjligen hade de goda kontakterna med firman Schierbeck en viss inverkan.



**FÖLJANDE VÅR** seglade fartyget ut med namnet Kimito. Enligt tidningarna var barken ett dåligt fartyg och hon gav de nya redarna mera bekymmer än inkomster. Första året hann Kimito inte till hemorten innan isarna lade sig och blev därför liggande i Stockholm ända till mitten av juni följande år. Inga reparationer kunde utföras under vintern i hemmahamnen. Man hade försökt åtgärda läckorna genom att kränga fartyget med barlasten men det hade inte hjälpt. Hon hade ingen förhyding och heller ingen klass, vilket gjorde att det var svårt att få henne befraktad med lönsam last.

Hennes resor drog ut på tiden – hela 66 dagar från Raumo till Spanien sommaren 1909. Barken Kimito hann inte hem till följande vinter heller. Först på våren år 1910 lossade hon äntligen en last i Kristiania (Oslo) och blev liggande där, eftersom en del av besättningen rymde och andra vägrade fortsätta med det läckande fartyget. Kimito kom ändå hem till slut det året, låg sedan överksam ett par år och såldes slutligen till Viborg för att till sist bli kolbräm.

På 1920-talet höggs hon upp för det fina ekvirkets skull.

**SKONERTSKEPPET LAURA** som byggts i Kimito var en aning längre och lite smalare än den yngre systemen Esther. Bägge var starkt byggda lastdragare med fylliga skrov och runda akterskepp. De var inte byggda för att göra snabba resor. Ändå kom de ibland upp till riktigt goda tider på sina atlantresor. Efter den första "obligatoriska" saltlasten skickades de två skonertskeppen ut på Atlanten. Fyra kontinenter fick besök av dem tills de på grund av konkurrens av ångfartygen förpassades till Nordsjön och Östersjön.

**KAPTEN K. V. Gustafsson** från Mark förde nya Laura från 1891 till 1903. Under de åren gjorde Laura flera resor till Sydamerika, Västindiska öarna och Nordamerika. Däremellan ett par resor till Afrika förutom ett antal resor till och från europeiska hamnar.

Mellan 1903 och 1909 fördes hon av kapten A. W. Söderholm. Under hans befäl seglade Laura mest på europeiska hamnar men gjorde också resor till Guadeloupe, Jacksonville och Curacao. Efter det blev det mestadels trävarufrakter ut från

hemlandet och varierande laster i retur ända till 1909, då Laura igen korsade Atlanten för att lasta i Carrabelle vid Mexikanska Gulfen.

Två år senare, då med den försålda barken Hoppets kapten Malmsten som befälhavare, förde hon en last engelskt kol till Colon, nära Buenos Aires – Lauras andra resa dit. Så långt söderut längs Sydamerikas kust som till "Hornet" seglade Laura aldrig men hon kom nästan åt att "snusa på det"!

**I NOVEMBER 1912** startade 21-åriga Laura från London till Falklandsöarna. Hon lossade i fyra hamnar – dyrt, tidskrävande och påfrestande för alla ombord. Först i maj 1913 kom hon iväg däriifrån och seglade i barlast till Barbados för order. Hon fick en returlast av färgrträ från Rio Nuevo till Riga och efter det blev det Europa för Laura.

Krigshotet inverkar och osäkerhet och återhållsamhet präglade fraktmarknaden. Sensommaren 1914 blev Laura liggande i Sankt Petersburg, då redan kallad Petrograd. Följande år förde hon en frakt däriifrån till Helsingfors och seglade därefter hem. Laura såldes till Nystad år 1916, och för ett gott pris (70 000 mk) i en tid då intresset för segelfartyg inte var stort. Men byggmästare Kronströms goda namn vägde tungt i rederikretsarna.

År 1922 gick Laura i hård storm på grund vid Lindskobbon utanför Utö och förliste. Besättningens räddade sig torrskodda upp på land.

**SKONERTSKEPPET ESTHERS** historia är brokigare. Detta Kimitobyggda skepp bytte befälhavare oftare än systemen. Hennes första var kapten Otto E. Gustafsson från Mark, och han seglade Esther till 1897. En av hans resor med Esther krävde något så ovanligt som att lasten måste vattnas och matas. Man kan nästan höra besättningens knorrande bland andra ovanliga ljud – kapten Gustafsson hade accepterat en last av får och oxar i Kapstaden. Efter kapten Gustafsson följde en rad på fem befälhavare. Esther bytte också korrespondentredare men åtminstone från 1914 fram till försäljningen till Raumo år 1916 var hon i Mattssons händer.

Esther var ingen "snällseglare", men hon tålde, liksom Laura, att seglas. När vindarna var goda löpte bägge två riktigt bra på öppna vatten. Våren 1902 gjorde Esther Cardiff-Bahia på 45 dagar. År 1905 gick resan Jacksonville-Holland på 44 dygn.

◀ Vita Laura behöll sin ljusa färg, fastän i en gråare nyans ända till slutet. Här i Nystads hamn, efter 1917. (Foto: Rauman Merimuseo)



## Skärgård

Det var tänkt att också Esther skulle ta en last till Falklandsöarna men hon blev liggande i Danska sundet i motvind och stiltje i januari 1913 och kom inte fram till London i tid.

**ESTHER SEGLADE** i det stora hela på samma hamnar och med samma laster som de andra Markfartygen, förståeligt nog – de hade samma korrespondentredare och befälhavarna var mestadels ”bysbor”. De hade god kontakt och kunde tipsa varandra om billiga hamnar och lönande laster.

Esther klarade sig, såsom också Laura, utan större grundstötningar och haverier under sin Kimitotid, trots att hav och stormar under åren slet och pressade dem. Sitt öde mötte Esther efter en lång kamp i hård storm nära Dagerort (estniska Kõpu) på Dagö, år 1933. Då hade hon redan haft Raumo som sin hemort i hela sjutton år. ♦

▼ Skonertskeppet Esther har mist sin ursprungliga vita skrovfärg.  
(Foto: Rauman Merimuseo)



Markskeppens namn och typ	enligt ålder (byggnadsår)	N.r.t.	längd	bredd	djup	uppnådd ålder
Hoppet / barkskepp / bark	byggd i Raumo 1878	529	48,29	9,32	5,02 m	31
Paul / barkskepp / bark	byggd i Tyskland Kiel 1878	709	50,50	10,37	6,09 m	42
Kimito / barkskepp / bark	byggd i Tyskland 1879	508	42,22	9,18	5,30 m	31
Laura / skonertskepp / skonertbark	byggd i Kimito 1891	392	39,92	9,06	4,46 m	31
Esther / skonertskepp / skonertbark	byggd i Kimito 1893	384	39,40	9,40	4,42 m	40



## Källor

### Privata dokumentinsamlingar:

Kapten K.V.Gustafssons samling 1888-1903 – brev och skeppsdokument

Korrespondentredare A. E. Mattssons samling 1900-1917 – brev och skeppsdokument.

### Litteratur

Allan Gustafsson: Åboländsk bygdesjöfart under segel, 1970

Ernst Lindroos m fl: Våra byar, 1999

Jan-Erik Börman: Skeppsbyggen på Vestlax skeppsvarv åren 1865-1897, 1880.

(Samt annan faktabaserad segelsjöfartslitteratur.)



## Artikelförfattaren

**Bodil Söderblom** är fd privatföretagare med segelsjöfart som pensionärssyssla. Hon har en kommande bok om barken Hoppet under arbete.

Är bosatt i Vreta, men har rötterna i Mark.

Adress: Valhallastigen 2, 25710 VRETA

Tfn: +358 (0)500-539752

e-post: bodil.soderblom@kolumbus.fi

# Hoppet som kom hem

TEXT: STEN WESTERHOLM

BILD: HÅKAN EKLUND

Det har funnits många segelskutor kring Östersjön som fått heta Hoppet. Av gammalt har vi gett vår skuta ett namn, som förväntas styra hennes öde. Hoppet är ett sådant namn.

**H**oppet att hon lyckligen skall komma hem igen efter sin färd på det stormiga havet. Och att allt är väl ombord. "Hoppet av Spithamn" har i sommar fått komma hem till det vatten, som en gång såg henne födas. Men först efter en lång och irrande färd, som skulle ha kunnat sluta helt annorlunda. Jag talar om galeasen Hoppet, som byggdes av estlandssvenskar ute i Spithamn i Västra Estland under åren 1925-26.

**JAG HAR TIDIGARE** här i denna tidskrift (nr 4/2003) i artikeln "Galeasen Hoppet seglar in i framtiden" berättat om Hoppet av Spithamn, när vi höll på med att klä av henne hennes gamla klädnad och tvingade in hennes själ i en ny kropp, som skulle göra henne ung och vacker på nytt. Jag tar mig friheten att formulera mig i sådana här ordvändningar, eftersom jag själv i fem års tid kom att leva mitt inne i denna omvandlingsprocess, denna metamorfos, jämförbar med när en fjäril växer fram inne i puppan, som måste dö bort, samtidigt som en ny skapelse växer fram ur det fördolda, vilken är ämnad att segla i vinden!

**SVENSKARNA** i Estland var före andra världskriget ett sjöfarande folk, som bodde i huvudsak längs sydkusten av Finska viken och ute på öarna i Läänemeri – Västerhavet, dvs nordbornas Östersjön. De flesta estlandssvenskarna ägde eller var delägare i någon skuta. Och de byggde själva sina skutor. Jag har berättat om det här i min bok "Den

sista skutan – Berättelsen om Hoppet av Spithamn och hennes samtid", som kom ut 2008 på SFV:s förlag.

Här bara en kort bakgrund till denna Hoppet-skuta, som nu seglar igen och som kommit hem i sommar:

**HOPPET AV SPITHAMN** byggdes på stranden i Spithamn, i dåvarande Rickull kommun på Nuckölandet. Sedan hon endast tillfälligt registrerats i Hapsal, såldes hon redan 1927 till Finland. Tack vare detta undgick Hoppet samma öde som de andra estlandssvenska skutorna, dvs att huggas upp i samband med den sovjetiska ockupationen under andra världskriget. Hoppet är därför idag en levande dokumentation av den estlandssvenska skutbyggartraditionen.

Själv hörde jag första gången berättas om denna Hoppet-skuta av Birgit Eldh, som då var rektor för Donnergymnasiet på Gotland, medan jag var rektor för Svenska Folkhögskolan i Estland. Birgit hade fötts i Spithamn, en liten bit upp från stranden där Hoppet byggdes under åren 1925-26. Hon hade just före vårt möte på hennes sommarstuga där i Spithamn sett denna Hoppet i Visby hamn dit den gamla skutan hade bogserats efter haveritillbud ute på Östersjön.

– Den är nu till salu, sade hon.

– Då köper vi henne, replikerade jag mera på skoj.

Men vi gjorde det småningom och tog henne till varvet på Beckholmen i Stockholm, och satte henne i samma docka där också regalskeppet Wasa började renoveras efter att ha legat på sjöbotten i 333 år!

Hoppet såldes först till Vålox i Borgå landskommun, sedan såldes hon efter kriget till Hitis för att till sist hamna hos Bergö-Kalle i Saltvik på Åland, innan hon togs ur yrkesmässig trafik och såldes till Stockholm. Det var där vi hittade henne.



▲ Hoppet i sin hemmahamn i Hapsal, 13.9.2012. © Håkan Eklund.

**VI PÅBÖRJADE** en renovering av henne där på Beckholmen i Stockholm, men insåg småningom att det måste mera till än en renovering. Det måste bli ett nybygge för att det skulle kunna bli en skuta igen!

Kanslichef Christoffer Grönholm vid Svenska folkskolans vänner var då styrelseordförande i det bolag som vi skapat och tack vare hans stora intresse och drivande förmåga, beslöt vi att börja från början i Lovisa i Finland.

Så kom hon gammal, trött och sliten än en gång till Östra Nyland, men nu uppe på en biltrailer! Där byggde vi henne helt ny från köl till däck.

Hennes första båtmästare i Spithamn i Estland hette Mathias Schönberg. Hennes andra båtmästare heter Lasse Kiiski och bor i Borgå. Hans farfar var också skutbyggare, men på Tytärsaar inne i Finska viken på den estniska sidan före kriget och före flykten till Finland.

**DEN 10 JULI 2010** kunde vi sjösätta det nybyggda skrovet, som är byggt av finländsk furu från i huvudsak Stensböle gårds skogar, som ägs av Svenska litteratursällskapet. Endast vissa partier i fören och aktern är gjorda av den ek som vi, under den

tid vi hade det gamla skrovet i Stockholm, fick från Gotland.

När Christoffer Grönholm dog för litet mer än ett år sedan stod det rederibolag, som vi hade skapat bakom Hoppet, inför en svår situation: Vad skall vi göra med henne? Christoffer och jag hade haft många planer...

Jag fick fullmakt av SFV:s styrelse att ta kontakt med estlandssvenskarna och höra mig för om deras intresse av att göra Hoppet färdigt och förverkliga de planer, som vi här i Finland hade haft med henne. Hon var nästan fem-före färdig, men krävde ännu åtskilliga insatser.

**JAG VISSTE** från min närapå sjuåriga tid som rektor för Svenska folkhögskolan i Estland att mina vänner på Aibolands museum i Hapsal, det statsägda estlandssvenska museet, hade planer på att också bygga en replik av en gammal estlandssvensk skuta! De drivande krafterna bakom detta var Alar Schönberg, tidigare chef för museet, och forskaren och båtbyggaren Jorma Friberg, som redan byggt två mindre båtar i estlandssvensk tradition, som de seglade med, bl a till strömmingsmarknaden i Helsingfors, som deras förfäder också gjort före kriget.



Dessa två, och deras kontakter i landet på olika viktiga nivåer, tände på alla cylindrar och vi kom till en överenskommelse! De köpte Hoppet och har denna sommar gjort henne färdig och seglar sedan någon månad med henne. Hon är vacker som en dröm. Hon är också tänkt att användas som skolningsfartyg i framtiden för blivande sjöofficerare i Estland. En sjöman på den nivån måste också kunna segla. – Att segla är nödvändigt!

**RIGGEN** till det återuppståndna Hoppet av Spithamn har ritats och byggts under ledning av ålänningen Allan Palmer, som också ledde bygget av Tre Kronor i Stockholm. Seglen har sytts av Jouni Lahdenperä i Mariehamn. ♦

▶ Hoppet, detaljbilder, Hapsal, 13.9.2012. © Håkan Eklund.

◀ Hoppet i sin hemmahamn i Hapsal, 13.9.2012. © Håkan Eklund.



## Artikelförfattaren

**Sten Westerholm** är sedan fem år tillbaka pensionär. Största delen av sitt liv har han arbetat som journalist inom radio och TV i Finland. Ett tiotal år rektor för Svenska Österbottens folkakademi. Under de åren tog han initiativ till att återskapa Birkas folkhögskola på Nuckö i västra Estland i samarbete med olika nordiska skolor. Mellan åren 2000 och 2007 var han själv rektor för Svenska folkhögskolan i Estland, som då arbetade både i Hapsal och i Tallinn. Det var under de åren som han tillsammans med Birgit Eldh beslöt att försöka rädda den sista estlands-svenskbyggda skutan, som hade överlevt förstörelsen i samband med ockupationen på 1940-talet.

Titulerar sig gärna i dag folkbildare och författare eftersom han fördelar sin tid mellan dessa två aktiviteter, samtidigt som han bygger en egen privat skuta som förnöjelse!

Adress: Bennäsvägen 269, 68600 JAKOBSTAD

Tfn: +358 (0)40 164 0227

e-post: [sten.westerholm@hoppet.fi](mailto:sten.westerholm@hoppet.fi)

Sten Westerholm är författare till böckerna "På vandring i Estlands svenskbygder" (2003) samt "Den sista skutan – Berättelsen om Hoppet av Spithamn och hennes samtid" (första uppl. 2008, andra uppl. 2010). Har tidigare skrivit "Frände i ådal och bottnisk bygd" (1970), en bok om fadderortsrörelsen mellan Öja och Ullånger. "Historik över Jeppo" (1989). "Trä-ängeln" (1997) Roman.

Medverkat med essäer och artiklar i olika utgåvor under årens lopp, senast i "Skulle det bli BRÖSTTONER? Svenskösterbottniska författarporträtt" (2007) där S.W. skriver om Ingmar Nyqvist.

