

# DEN SISTA ROSLAGSSKUTAN

*Av SIXTEN GRÖNROS*

»Skutor som svänga kring skär och prickar,  
granna som änder,  
böljande gula hår,  
veronicablickar,  
Roslagsvår.»

Så kunde Karlfeldt skriva för 30 år sedan, på segelskutornas tid. De pråmar man nu får se är knappast »granna som änder», men kanske mera praktiska än de vackra, gamla roslagsjakterna.

Just i år — 1947 — har den sista enbart segeldrivna roslagsskutan, *SOFIA AF LÄNNA*, strukits ur fartygsregistret. Slupen Sofia höll ut i det längsta i konkurrensen med motorpråmarna, och hon blev till sist inte bara Roslagens utan hela Sveriges enda helt segeldrivna fartyg. Och nu är även hon avregistrerad och nedriggad, ett vrak, som till största delen redan är upphugget till brandved. Därmed har också rubriken Segelfartyg helt försvunnit ur Sveriges skeppslista. En epok är definitivt avslutad. Dess sista representant är kanske värd några minnesrader.

Slupen Sofia byggdes år 1883 på Masby varv i Roslagsbro, där också många andra roslagsskutor kommit till. Några konstruktioner eller ritningar till Sofia fanns säkerligen inte, men byggmästaren hette Anders Sjölund. En uppgift att en känd skeppskonstruktör skulle ha ritat Sofias rigg är antagligen felaktig. I varje fall har det inte gått att få belägg för den saken.

De första 4—5 åren seglades hon av en son till byggmästaren och en lejd skeppare, Jan Erik Nyström från Studsboda i Väddö. Därefter såldes Sofia till J. E. Olsson, Veltershaga,

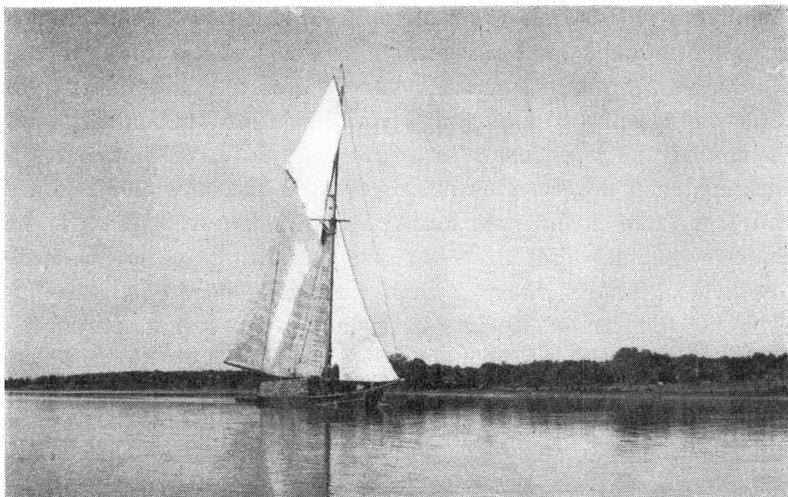


Bild 1. SOFIA AF LÄNNA, den sista Roslagsskutan.

Länna. Olsson seglade henne själv, och år 1908 lät han förbygga henne på Högmarsö varv och fortsatte så seglationen till och med år 1916. Följande år köpte C. W. Grönros, Vettershaga, ena hälften i skutan och den andra hälften köptes av Olssons sonson Gottfrid Olsson. Denne sålde sin del 1923 till Valter Jöngren, Löparö. Tre år senare köpte Grönros hela Sofia. Sedan dess har hon varit i hans ägo.

Sofia var till typen en slup. Hon var alltså riggad med storsegel, råtoppsegel och två försegel, d. v. s. klyvare och fock. Hon har visserligen också kallats jakt, men den benämningen är åtminstone i strängare bemärkelse felaktig, eftersom jakten inte för något toppsegel. Slupriggad jakt kommer möjligen sanningen närmast. Det bör också sägas att denna fartygstyp inte var något absolut speciellt för Roslagen. Den kunde förekomma även på andra håll runt våra kuster.

Sofias rigg var 29 m hög (masten 19 m och toppstången 12 m). Skutans hela längd var 19,68 m, bredden 6,77 m; lastrummets djup 1,30 m. Djupgåendet var 2,50 m vid last. Dräk-

tigheten i registerton var brutto 33,99 och netto 26,88. Lastrummet rymde 3,000 kubikfot, och dödvikten, d. v. s. lastningsförmågan uttryckt i viktmått, var 60 ton. Omräknad i rymdmått var lastningsförmågan 25 standard, 200 kubikmeter eller 50 famnar. I sina bästa år kunde nog Sofia ta bortemot 55 famnar, men allteftersom åren gick och hon blev allt bredare om bogen och skröpligare på allt sätt, måste hon också minska på lasterna. De sista åren var hon ganska uppseglad och tog därför i allmänhet inte mer än 45 famnar eller 180 kubikmeter.

Sofias byggnadsmaterial var ek och furu, och hon blev ursprungligen klinkbyggd med underdäckskajuta. I samband med att hon förhyddes år 1908 blev hon emellertid kravellbyggd, och kajutan höjdes ovan däck. För mindre reparationer har Sofia varit på varv 8 gånger sedan 1916.

Förr hände det ibland att Sofia seglades av tre man, men på senare år utgjordes besättningen för det mesta bara av två man, skeppare och matros.

Sofia har i alla år nästan alltid seglat med ved, någon enstaka last med exempelvis salt, men i övrigt bara ved. Sofia har heller aldrig gått i fraktfart för olika firmor. Det gör annars de flesta roslagsskutor nu för tiden. Sofias skeppare har i stället varit sin egen redare, köpt in ved på vintern och seglat den till Stockholm på sommaren, där han sålt den åt privatpersoner och vedfirmor. Seglationstiden har vanligen varit  $7\frac{1}{2}$ —8 mån. om året, från slutet av april till jultiden. Men våren 1935 gjorde Sofia sin första resa redan den 20 mars, vilket var rekordartat tidigt.

Sofia har alltid gått på Upplandskusten och i Mälaren, från Harg, Forsmark och Ängskär i norr och ned till Stockholm. Så ibland en seglats inåt Ekolsund eller Sjöö fideikomiss i Mälaren. I fråga om hastighet kunde självfallet inte Sofia i längden mäta sig med sina moderna systrar, motorskutorna. Med god vind kunde hon visserligen göra 7 à 8 knop, och snabbare är i allmänhet inte heller motorskutorna. Men Sofia kunde också bli tvungen att ligga på kryss eller helt enkelt ligga för ankar och vänta på vind. Resan från hemorten

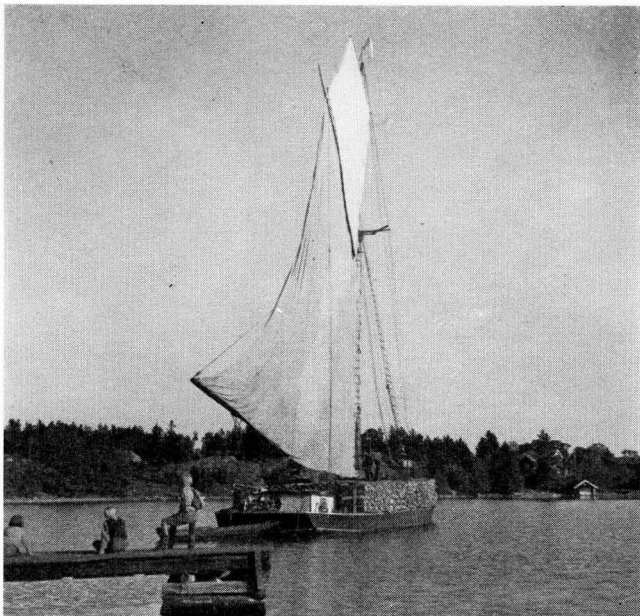


Bild 2. SOFIA AF LÄNNA med nytagen vedlast.

Vettershaga till Stockholm — ungefär 28 distansminuter — avverkade Sofia i bästa fall på  $3\frac{1}{2}$  tim. Men samma resa har också kunnat ta 5 dygn.

Sofia har aldrig varit med om några långfärder, men trots det har det nog varit litet äventyrligt ibland. Bogsprötet är avseglat ett par gånger, och hommen har sprungit många gånger. Sommaren 1940 gick masten. Det var en söndagsförmiddag. Sofia låg och kryssade mellan Furusund och Växlet. Det började blåsa rätt hårt. Och så plötsligt kom det en stormby, masten knäcktes tvärs av och stjälppte åt sidan; den gick av ovanför mitten, ett stycke under gaffeln. Det hade varit litet röta där, som ingen vetat om. Det var bara att så fort som möjligt komma bort ur själva farleden, sticka ankar, bärga vad som bärgas kunde och ro i land och ringa efter bogsering.



Bild 3. SOFIA för ankar vid Hästnäset.

Under sin 64-åriga seglotionstid hann Sofia verkligen vara med om mycket. Hon blev till och med filmstjärna på sin ålderdom. Naturligtvis måste Roslagens sista segelskuta medverka i en och annan roslagsfilm. Hon har också firats på Roslagens dag i Stockholm och hyllats i ett otal tidningsartiklar. Undra på om Sofia med tiden blev en smula nyckfull. För en egendomlig nyck var det väl i alla fall att gå och ställa sig på grund med hela Pelarorden ombord. Den bragden svarade Sofia för sommaren 1942 vid Pelarordens 50-årsjubileum.

Den seglats, som blev Sofias sista, inträffade hösten 1945. Det var i början av oktober. »Vi var på väg hem; rart väder på middan, närapå halv vind», berättar skepparen. »Men det var lite byigt. Vi skulle just gå över stag och kryssa opp i Vetershagasundet, när det kom en körare, tog tag i storseglet och slet det överbord. Vi försökte bärga in, men vi rådde inte.

Det ena stycket efter det andra slog i sjön, och hela seglet slets sönder i småbitar.»

Så var Sofias öde avgjort. Att skaffa nytt storsegel var inte att tänka på. Den gamla skutan var alltför uppseglad för att det skulle ha lönat sig. Några museimän från Stockholm var intresserade av att få Sofia bevarad till eftervärlden. Det var fråga om att Stockholms stad skulle köpa in denna sista representant för en gången tid, en tanke som emellertid aldrig blev förverkligad. Det skulle bli alltför dyrbart för Stockholms stad att reparera Sofia och hålla henne i stånd. Man må ha rätt att beklaga. Så gick det som det gick. Det blev brandved av Sveriges sista segelfartyg.