

Heinrich Holmberg.
jan. 1946. Vänerås.

Värnanäs.

Ett berömt segelfartygsvarv i Småland

av

DR. MANNE HOFRÉN

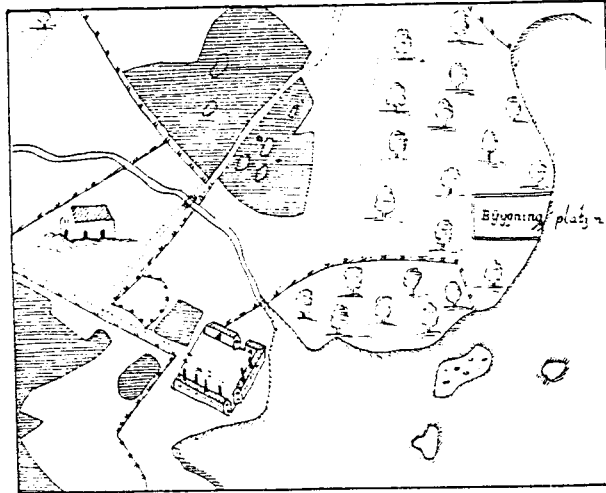
Särtryck ur Sjöfartsmuseets i Göteborg årsbok *Unda Maris* 1944.

"De bada fartygen voro en syn för gudar, en syn som jag aldrig glömmer. de lågo där som skinande najader och det var svårt att slita sina blickar från dem — de voro den vackraste syn ett sjömansöga kunde fa se". Så skildrar en gammal segelfartygsman sina intryck när han en gång sag de båda systerbriggarna *Hugo* och *Saga* liggande intill varandra i Gamleby hamn med ankarna ute och akterförtöjningarna i land. lastande plank på Rio de Janeiro.

De båda seglare, vilkas skönhet här målades med all den patos som en gammal sjöman från segelfartygens tid kunde gripas av. när det blev tal om havens skönheter, voro båda byggda vid *Värnanäs* varv i Södra Möre. *Hugo* 1875 och *Saga* 1875, och de voro otvivelaktigt en verklig prydnad för vår gamla segelflotta. Jag har hört många andra gamla sjökaptener på samma sätt lovprisa dessa båda briggar, och deras beröm sträcker sig också till alla fartyg, som under förra århundradet föddes vid *Värnanäs* varv, vilket under sin glansperiod försåg svenska och främmande handelsflottor med mängder av utsökt byggda seglare.

Värnanäs var endast ett i raden av ett stort antal gamla kända varv längs smålandskusten. Denna kust som ett betydande svenskt skeppsbyggericentrum är nog ett ganska förbisett kapitel i vår sjöfartshistoria: rätt omfattande forskningar äro emellertid i gång vid Kalmar läns museum, avsedda att så småningom bli grundvalen för en småländsk skeppsbyggeri- och sjöfartshistoria. Förutom städerna Kalmars och Västerviks gamla storvarv existerade här ända sedan 1500-talet en lång rad av varv och skeppsbyggeriplatser — man kan räkna till 50 à 75 ställen där fartyg timrats under längre eller kortare perioder. Figeholm, Påskallavik, Mönsterås, Timmernabben, Pataholm, Skäggenäs, Kolboda och Bergkvara äro några av de mera kända varven utanför städerna Kalmar, Oskarshamn och Västervik.

Många av kustens skeppsvarv tillhörde de här belägna jordagodsens, vilkas ägare i skeppsbygget sågo ett sätt att göra sina skogar räntebärande under tider av goda konjunkturer för sjöfarten. De flesta av kustens många fina ekskogar lågo på herrgårdarnas mark, och flera



VÄRNANÄS VARV.

Detalj ur en karta av 1656. Värnanäs gård. Till vänster ses den gamla Oxenstiernska gården på "Näset". Till höger utmärkes "byggnings platsen", i samma läge som 1800-talsvarvet.

av gårdarna hade också egna små bruk och hamrar, där skeppssmide kunde åstadkommas. Och kusten vimlade av yrkesskickliga timmermän. Sådana "herrgårdsvarv" voro Helgerum i Tjust. Virbo i Tunalän. Fredriksbergs varv i Döderhultsvik. Skäggenäs i Norra Möre. Men det främsta av dem var, åtminstone under 1800-talet, Värnanäs, det varv varom här några notiser skall meddelas.

Värnanäs är ett mycket gammalt jordagods och det blev vid mitten av 1600-talet, efter Brömsebrofreden, *Axel Oxenstiernas* huvudgård i det honom förlänta grevskapet Södra Möre. Det var en väldig domän med mycket gott om skog och skeppsbyggnadsvirke, och det är redan därav mycket troligt, att den ekonomiskt så driftige rikskanslern skulle söka utnyttja godsets möjligheter även i detta avseende. Ett bevis för att så verkligen också skett finner man i en karta från 1600-talets mitt, där en plats vid stranden strax norr om den dåvarande huvudbyggningen på "Näset" utmärkes såsom "byggnings platsen". Om det skeppsbygge som vid denna tid här kan ha ägt rum är emellertid hittills icke något känt, men utan tvivel har då, liksom under 1700-talets förra del, smärre fartyg för kust- och skärgårdsfart timrats vid Värnanäs.

Större allvar blev det med varvsrörelsen här under den tid bankokommissarien *Arvid Fredrik Egerström* var ägare till godset, vilket han inköpte år 1772 och ägde till 1782. Han lät anlägga ett ordentligt skeppsvarv vid Värnanäs, och om hans stora planer vittnar det förhållandet

ARVID FREDRIK EGERSTRÖM, bankokommissarie (1718—1784). Ägare till Värnanäs 1772—1782. Nyanlade varvet. Efter porträtt å Hanstavik, Södertälje. Svenska Porträttarkivet.



att han längs Namnerumsån lät gräva en lång kanal för nerflotning av skeppsvirke. Under denna tid byggdes här bl. a. det stora snauskeppet *Gustaf Adolph* om 157 sv. läster. Det byggdes 1781 för handelshuset Hasselgren & Björkman i Stockholm.

År 1789 inköptes Värnanäsgodset av majoren *Carl Råbergh Mannerskantz*, en driftig och industriellt intresserad fortifikationsofficer. Om varvets produktion under hans tid är icke mycket känt, och troligen har arbetet bedrivits endast i mindre skala. Han avled 1817 och här efter var varvet stilla några år, till det upptogs av sonen, kapten *Carl Axel Mannerskantz*, och fick sin verkliga storhetstid, den tid som förskaffade Värnanäs varv dess egentliga ryktbarhet. Under 1850-, 60- och 70-talen stodo här ofta flera fartyg på stapel årligen. Han befattade sig endast med nybyggnader och utförde icke, eller endast undantagsvis reparationer. Varvets goda namn och rykte i tidens sjöfartskretsar berodde dels på det utsökta virke som man här hade ymmig tillgång till, dels på den noggrannhet med vilken man valde och vrakade virket — här var endast det allra bästa gott nog — och slutligen berodde mycket av varvets framgång denna tid på de erkänt goda byggmästare och konstruktörer man använde sig av.

Under åren 1849—1854 hade varvet icke egen byggmästare, utan anlätade man innehavaren av grannvarvet Kolboda, skeppsbyggmästaren *Herman Olsén*, en av de många yrkesskickliga danskar som under 1800-talet verkade vid småländska varv. Olsén var född i Rönne på



KAPTEN CARL AXEL MANNERSKANTZ (1809—1888)

Ägare till Värnanäs gods och skeppsvarv, vilket under hans ledning upplevde sin glanstid. Porträtt i Kalmar läns museum.

Bornholm år 1820 och kom 1843 som kvartersman till skeppsbyggmästaren, löjtnant C. R. Carlsund på Kolboda, varefter han 1845 blev varvets innehavare. Han avled 1895. Herman Olséns 50-åriga och synnerligen betydelsefulla verksamhet tillhör emellertid huvudsakligen det stora Kolbodavarvets historia. Här vid Värnanäs ritade och byggde han ett par småfartyg samt 1851 skonerten *Lydia*, byggd för riksdags-



CARL AUGUST HAHN
Skeppsbyggmästare
Byggmästare vid Värnanäs 1854—1874.
Porträtt i Kalmar läns museum.



FRIITIOF LINDE
Skeppsbyggmästare
Byggmästare vid Värnanäs 1875—1876.
Porträtt i Kalmar läns museum.

mannen Nils Persson i Yggesbo, en av Mörebygdens många skeppsredande bönder.

För samma redare byggde år 1854 dåvarande kvartersmannen vid Kolboda. *Carl Johan Bring*, vid Värnanäs skonerten *Primo*. Namnet Bring är också ett i smålandskustens skeppsbyggeri mycket välkänt namn — C. J. Bring blev sedermera byggmästare vid Ekenäs och Timmernabben.

Värnanäsvarvets historia under 1800-talet är dock främst förknippat med *Carl August Hahn*, som under 20 år, 1854—1874, var verksam som skeppsbyggmästare här. Denne framstående byggmästare och konstruktör var född 1832 i Karlskrona Amiralitetsförsamling såsom son till kaptenen vid marinregementet, Carl Johan Hahn. Han var en helt ung man, när han 1854 tillträdde sysslan vid Värnanäs varv, som under hans ledning skulle få sin storhetstid. Tyvärr gingo Hahns samlingar av ritningar och modeller förlorade vid branden 1888 i Sundsvall, där han under senare delen av sitt liv verkade som skeppsmättningskontrollant.

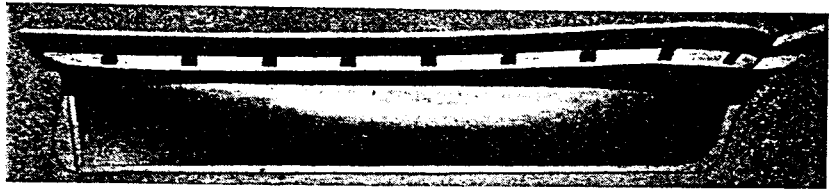
Men ur mäte- och bilbrevens från dessa år (Kalmar Magistrats arkiv), får man en god, översiktlig bild av hans och varvets arbete, och nybyggnadslistan får följande utseende:

- 1855 Briggen *Carola*, om 115 sv. läster, byggd 1854—1855 för konsul R. Lundgren i Ystad.
Skon. *Gandal* om 57 sv. läster, byggd för kapten M. Sandved från Danmark.
- 1856 Briggen *Anna Jans* om 86 sv. läster, byggd för skepparen C. C. Jans, Köpenhamn.
Briggen *Absalon*, byggd för F. C. Johansen i Köpenhamn. Ritningen levererad av beställaren.
- 1857 Jakten *Sextus* om 15 sv. läster, byggd för varvsägaren, kapten C. A. Mannerskantz' egen räkning, sedermera hemma i Råå.
Skon. *Charlotta* om 45 sv. läster, byggd för C. A. Mannerskantz.
- 1858 Skon. *Anna Carolina* om 52 sv. läster, byggd för ålderman Pehr Eskilsson i Trottorp, också en av Södra Möres många sjöfartsidkande bönder.

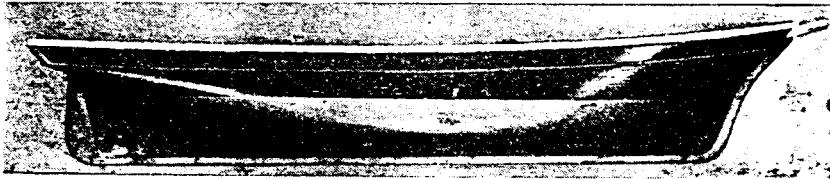
Fregattskeppet *Octavia* om 197 sv. läster (enligt en annan uppgift 222 sv. läster), byggd för C. A. Mannerskantz, varvets största bygge. Denna fullriggare är känd för sina många långresor, bl. a. var det *Octavia* som förde den Forssmanska kolonisationsexpeditionen från Kalmar till Sydafrika år 1865, med löjtnanten A. E. Palander som befälhavare. Efter hemkomsten såldes fartyget till den stora rederifirman P. E. Kreuger & Jennings i Kalmar, som snart omriggade henne till bark. *Octavia* var kalmarflottans största fartyg.

Octavia var en känd snällseglare och i pressen omtalas 1862 en snabbsegling från Bahia till London på 37 dagar, trots att fartyget legat stilla för motvind 4 dagar vid Azorerna. Fartyget fördes då av A. E. Palander. Under vägen hade skeppet, heter det, seglat förbi en Sidney-paketbåt, vars befälhavare förklarade att det var första gången han blivit omseglad. *Octavia* omtalas även i H. af Trolles och J. Häggs "Minnen och anteckningar från ångkorvetten Gefles expedition till västkusten av Afrika och Medelhavet åren 1864—65", tryckt 1867: under hemfärden 1865 i juni träffades de båda fartygen på Nordsjön och det heter härom: "En glad överraskning skulle ännu vara oss förbehållen, då vi nämligen tisdagen den 6 på morgonen observerade ett vackert fregattskepp i lä och utbytte signaler med detsamma. Fartyget var svenska skeppet *Octavia* från Kalmar, tillhörigt om vi ej missminna oss, herr kapten Mannerskantz på Värnäs. Det utmärkt väl hållna och ståtliga skeppet fördes av sekundlöjtnant Lagervall vid flottan och var nu efter flerårig utevaro på hemresa till Göteborg. På anhöllan av dess befälhavare föll korvetten av för att möta den från *Octavia* utsatta båten, vilken förde löjtnant Lagervall ombord på Gefle. Vid ett glas vin önskade landsmännen varandra lycka till återseendet, och efter en halvtimmis förlopp återvände Lagervall till *Octavia*: båda fartygen fyllde ånyo och anlände ungefär samtidigt till Göteborg."

- 1859 Skon. *Alcyone* om 61 sv. läster, byggd för C. A. Mannerskantz och kapten O. Anckarsvärd, som förde fartyget.
- 1860 Jakten *Ossian* om 25 sv. läster, byggd för C. A. Mannerskantz och skepparen Carl Petersson i Hagbytorp.
Briggen *Cuba* om 119 sv. läster, byggd för C. W. Herwig i Hamburg.
- 1861 Skon. *Elvira* om 59 sv. läster, byggd för C. A. Mannerskantz och skepparen Carl Petersson i Hagbytorp. År 1865 såld till C. Terkelsen, Rönne.
- 1862 Barkskeppet *Cuba*, byggd för C. W. Herwig i Hamburg. Under namnet *Diana* hörde fartyget på 1870—90-talen hemma i Göteborg, där hon ägdes av den betydande segelfartygsredaren John E. Olsson.
- 1863 Briggen *Dan*, byggd för grossh. H. P. J. Holm i Köpenhamn medredare. Efter av beställaren levererad ritning.
Skon. *Carola* om 85 sv. läster, byggd för kapten A. P. Christiansson i Kullen och C. A. Mannerskantz.
Skon. *Walfrid*, byggd för C. A. Mannerskantz och kapten Carl Pettersson i Hagbytorp.
- 1864 Skon. *Frisch*, byggd för C. W. Herwig i Hamburg. Efter av beställaren levererad ritning.
Skon. *Fröhlich*, byggd för C. W. Herwig i Hamburg.
- 1865 Skon. *Herman*, byggd för hemmansägaren Pehr Pettersson i Trottorp och skepparen J. Wahlberg — alltså också ett fartyg som kom att ingå i Södra Möres stora bondeflotta.
Skon. *Elfrida*, byggd för C. A. Mannerskantz och hans medredare, skepparen Carl Petersson i Hagbytorp, som nu var en av Södra Möres stora skeppsredare.
Skon. *Fromm*, byggd för C. W. Herwig i Hamburg, som tydligen var en av varvets största beställare.
Skon. *St. Clemens*, byggd för G. H. Schmidt i Ribe.
- 1866 Briggen *Emma*, byggd för grossh. H. P. J. Holm i Köpenhamn och medredare.
Briggen *Festina Lente*, byggd för J. P. Suhr i Köpenhamn.
- 1867 Skon. *El Ole*, byggd för kapten M. Bergenström i Kalmar.
Briggen *Ane*, byggd för ett stort danskt partrederi på Fanö.

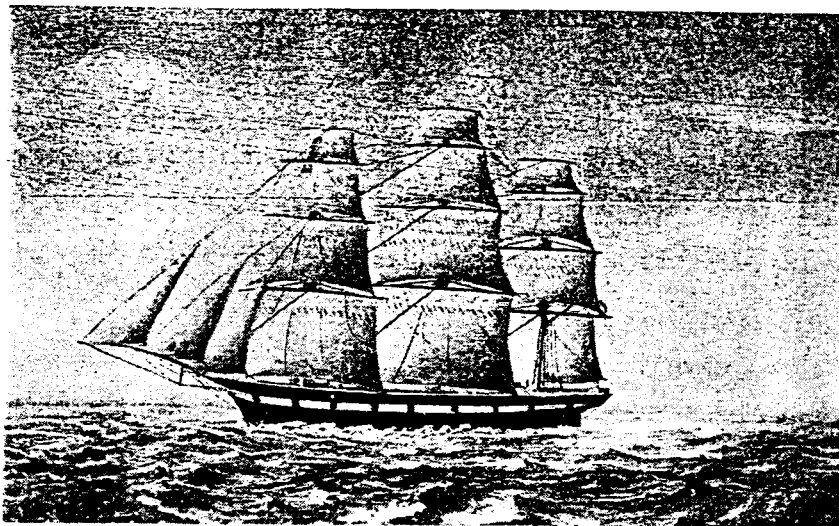


Halvmodell till fullriggaren OCTAVIA.
Ritad och byggd av C. A. Hahn 1857—58. Värnanäs gård.



Halvmodell till briggen CUBA
Byggd 1860. Värnanäs gård.

- Briggen *Christiane*, också byggd för ett danskt partrederi, med delägarna huvudsakligen hemma på Fanö.
- 1868 Skon. *Frida*, byggd för kapten Carl Pettersson i Hagbytorp och C. A. Mannerskantz.
Skon. *Carl Petter*, byggd för ett partrederi i Skåne, huvudsakligen i Wiken och Arildsläge.
- 1869 Skon. *Tretty*, byggd för C. A. Mannerskantz, kapten Carl Pettersson i Hagbytorp och sjömannen Gustaf Jonsson i Ekenäs.
Skon. *Alexius*, byggd för kapten J. L. Nygren i Vinterbo, också en av Mörebygdens lokala redare.
Briggen *Catherine*, byggd för ett stort danskt partrederi, huvudsakligen på Fanö.
- 1870 Skonertbriggen *Nadinka*, byggd för kapten J. H. Schmidt i Ribe.
Briggen *Esperance*, byggd för E. Th. Gulbrandsen i Köpenhamn.
- 1871 Skonertbriggen *Margrethe*, byggd för ett danskt rederi med kapten S. J. Farup på Fanö som huvudman.
Skonertbriggen *Johanne*, också byggd för ett rederi på Fanö.
- 1872 Slupen *Sigurd*, byggd för C. A. Mannerskantz, såld samma år till A. Magnusson, Råå.
Briggen *Anne*, byggd för kapten P. Brinch på Fanö.
Briggen *Louise*, byggd för ett rederi på Fanö.
- 1873 Briggen *Rönnö*, byggd för kapten P. L. List i Rönnö, Slesvig.
Briggen *Hugo* om 254 ton, byggd för hammästare F. O. Ågren i Kalmar och kapten E. Morin i Karlshamn.



FULLRIGGAREN OCTAVIA

Byggd 1857—58 av C. A. Hahn. Oljemålning 1865 av M. G. Oxenstierna, sjöofficer och en på sin tid känd romanförfattare, nämnda år tjänstgörande ombord på *O c t a v i a* under kapten J. M. Lagervall. Tillh. hr Erik Lagervall.

1874 Skon. *Elise* om 22 nyläster, byggd för kapten J. Wahlberg, Värnanäs.

Jakten *Amalia*, byggd för båtskepparen Johan Pettersson i Risinge på Öland.

Barkskeppet *Christina* om 103 nyläster, byggd för kapten L. J. Fix i Lerhamn.

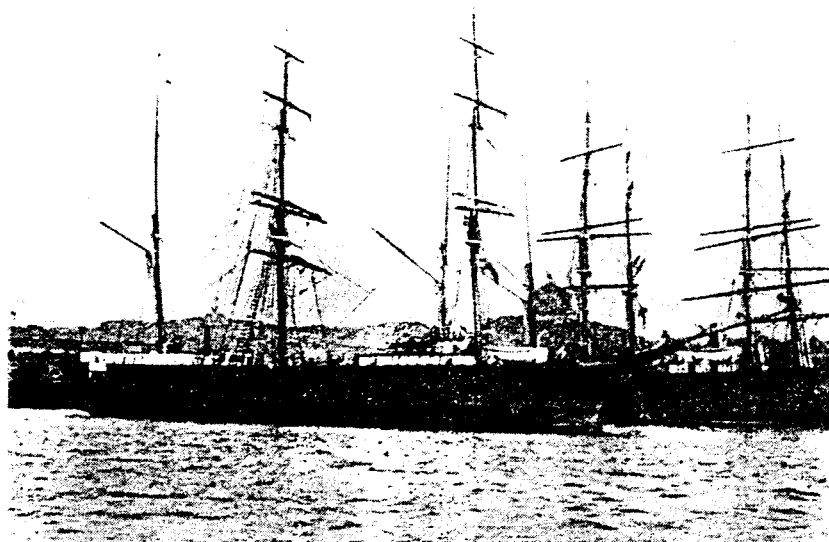
Icke mindre än 44 nybyggen tillkommo alltså vid Värnanäs under C. A. Hahns tid som skeppsbyggmästare, med reservation för något bygge, varom källorna måhända icke givit besked. I fråga om typerna fördela sig dessa byggen på följande sätt: fregattskepp 1, barkskepp 2, briggar 15 och skonertbriggar 3, skonserter 19, slupar och jakter 4. Den huvudsakligen för Nord- och Östersjöfart avsedda skonerten leder alltså i antal, men tätt följd av briggen, varav ett påfallande stort antal byggdes vid detta varv. Av fullriggare byggdes endast en enda, men en ganska stor. Barktypen var något populärare. Av siffran på jakter och slupar, endast 4 stycken, framgår, att sådana småfartyg endast undantagsvis nybyggdes här, detta till skillnad från flertalet andra av kustens varv. Här må också nämnas, att underhandlingar år 1869 bedrevos med J. F. Olsson i Göteborg om byggandet av ett lastångfartyg enligt ritning av kaptenlöjtnant Gadelius.

På våren 1875 efterträddes C. A. Hahn som skeppsbyggmästare vid Värnanäs av *E. F. Linde*, som på ett förtjänstfullt sätt fortsatte traditionerna. Linde härstammade från skeppsbyggeristaden Gävle, där han var född år 1852. Skeppsbyggmästarexamen avlade han vid Göteborgs Navigationsskola år 1873, med bl. a. skeppsbyggmästare Emil Thelander som lärare. Även denna gång fick Värnanäs alltså en mycket ung man till varvchef, och liksom C. A. Hahn en i sitt yrke synnerligen begåvad man. Vid Värnanäs stannade Linde dock endast två år, 1875—1876, och hann här med att rita och bygga endast 4 å 5 fartyg. Om Lindes senare öden är att förnäla, att han efter Värnanäsåren kom till Hudiksvalls varv, som han arrenderade, att han 1879 arbetade vid Robert Berséns varv i Göteborg och att han 1880—1881 var anställd vid John Elders varv i Glasgow, varefter han efter en tid vid Oskarshamns varv kom till Lindholmen, där han åren 1882—1893 var båtkontorschef. Han var också lärare vid Chalmers åren 1895—1918 samt vid Göteborgs Navigationsskola 1897—1921. Fritiof Linde avled i Göteborg 1934.

Efter sin ankomst till Värnanäs 1875 fick Linde först fullborda den förut nämnda barken *Christina*, och även hans första bygge, briggen *Saga*, synes ha påbörjats redan av Hahn. Nybyggnadslistan under Lindes tid blir följande:

- 1875 Briggen *Saga* om 304 ton, byggd för skeppsredare E. L. Bohlin i Kalmar, systerfartyg till den 1873 byggda briggen Hugo.
Skon. *Anna* om 78 ton, byggd för kapten J. Wahlberg i Värnanäs och medredare.
- 1876 Skon. *Maren*, byggd för kapten M. Roedgaard m. fl. å Fanö, Danmark.
Slupen *Två Bröder*, byggd för skeppare Andersson i Råå.
Barkskeppet *Dora* om 361 ton, byggd för Fanö.

Sedan Linde lämnat Värnanäs var varvets lysande tid slut. År 1877 skriver C. A. Mannerskantz i ett brev till Linde, som tydligen förhört sig om fortsatt anställning här, att verksamheten numera var helt obetydlig och att han vore betänkt på att helt nerlägga driften. Till efterträdare fick Linde skeppsbyggmästaren *Axel Bring*, en annan medlem av den i Smålands skeppsbyggerihistoria välbekanta släkten. Och kring 1880 jävades varvsägarens pessimism i det att varvet erhöll en rad nya byggen, mestadels för Danmark, troligen byggda i enlighet med tidigare Lindeska ritningar. Sälunda byggdes nu:



BARKEN DIANA
ex. Cuba, byggd 1862. Sedermera hemmahörande i Göteborg.
Foto i Sjöfartsmuseet, Göteborg

- 1879 Skon. *Otta* (för Hamburg ?)
1880 Briggen *Claus*, byggd för Fanö.
1881 Briggen *Inez Röhl*, byggd för Fanö.
1882 Briggen *Johanne*, byggd för C. P. Clausen. Fanö.
Jakten *Venus*, hemma i Ekenäs.
1884 Brigg *Medor*, byggd för kapten Hans Svarrer. Fanö.
Samma år försäljes en på stapel stående skonert till *Y. Feenstra*
i Amsterdam.

Efter denna tid ägde vid Värnanäs endast en och annan förbyggnad rum, som t. ex. 1891 av briggen *Constance*. Men därmed tystna källorna om Värnanäs varv. Detta varv fick inte heller, som t. ex. Bergkvara och Timmernabben, någon ny uppblomstring under förra världskriget.

*

Som av föregående nybyggnadslistor framgår har en mycket väsentlig del av 1800-talet Värnanäsbyggen gått utomlands. Särskilt synas dessa fartyg ha varit livligt efterfrågade bland de kräsna danska skepparna

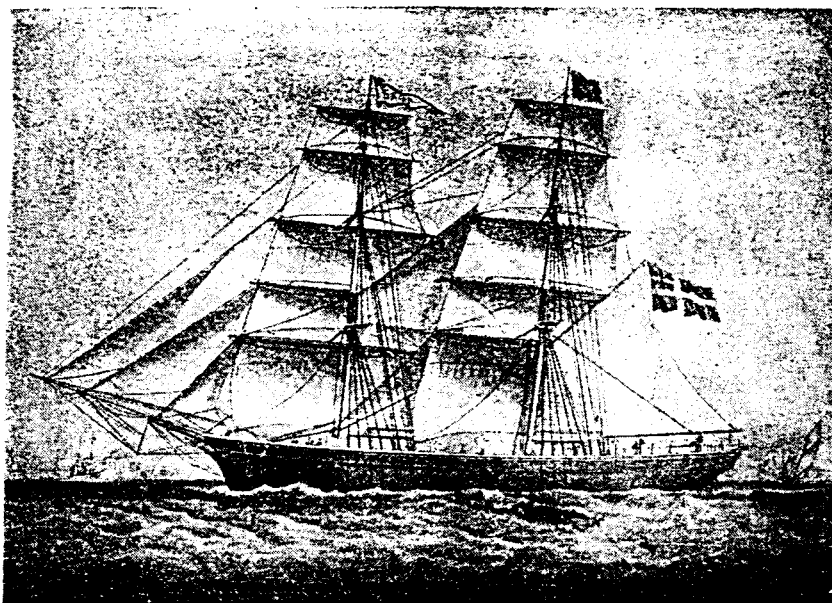
och redarna — till Danmark gingo inte mindre än ett 20-tal fartyg, företrädesvis till Fanö, där de ägdes av de för Danmark så typiska partrederierna. Som exempel på dylika "folkliga" rederier må nämnas rederiet för den år 1867 byggda briggen *Ane*, där parterna bestodo av 96-delar, varav tullassistent Th. N. Thækker i Sönderho på Fanö ägde 26 och kapten Peter Brinck på Fanö 18, medan de övriga voro fördelade på inte mindre än 27 personer på ön, mestadels småfolk. Samma var förhållandet med briggen *Christiane*, som ägdes av 27 delägare på Fanö m. fl. platser.

Danskarna dominerade alltså bland varvets utländska beställare, och så var förhållandet också vid Kolboda och andra smålandsvarv. Under den väldiga uppblomstringstiden för de danska öarnas sjöfart vände man tydligen i främsta rummet blicken mot smålandsvarven för att erhålla tonnage. Invasionen av danska byggmästare till de småländska varven hör väl också samman med detta.

Varvet satte stort värde på sina förbindelser med framför allt Fanö. År 1869 skriver C. A. Hahn till kapten Clausen på Fanö bl. a. följande: "Det pris jag fordrat är verkligen billigare än jag erhållit under senare åren, men jag har gjort detta för att få fortsätta byggandet för rederier på Fanö, sedan jag en gång börjat därmed. Det är av intresse att fortfarande få arbeta för en och samma plats, varifrån beställningar ständigt kunna påräknas. Jag har byggt flera fartyg för samma rederier på olika platser, vilket bevisar att de som en gång byggt härstädes varit tillfredsställda, eftersom de sedan gjort nya beställningar..." —

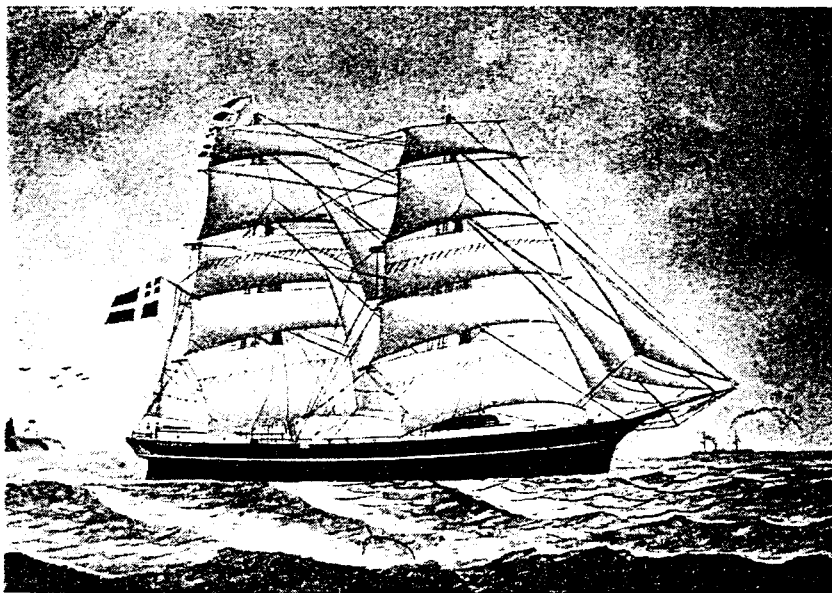
De danska beställarna uttryckte också sin belåtenhet, som t. ex. kapten Roedgaard i följande rader till Mannerskantz av år 1876, då kaptenen mottagit den nybyggda *Maren*: "Skibet har jeg nu laert at kjende og er saerdeles vel tilfreds med Skibet i alle Retninger. Den styrer godt, vender godt, og sejler godt, hvilket jo er tre gode Ting. Jeg faar nu herved aflægge min Taksomhed till H. Hr for den Tid jeg har boet paa Warnenaes, for den Imodekommenhed fra H. Hr Side, som er bevist mig, ligesom jeg ogsaa er skyldig at takke Herr Linde for den gode Construction han har sat paa Skibet..."

Förutom Danmark var det i utlandet endast Tyskland, som beställde nybyggen vid Värnanäs. Skeppsredaren C. W. Herwig i Hamburg var en god kund med två briggar, en bark och en skonarc byggda under loppet av ett fåtal år. Underhandlingar om nybyggen bedrevs också med Arendal i Norge samt med ett rederi i Valparaiso.



BRIGGEN S A G A

Ritad av C. A. Hahn, fullbordad av F. Linde 1875. Målning sign. I. Roux. Marseille 1890. Kalmar läns museum. Gjorde många långfärder. Förlist 1895 i Irländska sjön.



BRIGGEN H U G O

Byggt 1873. Målning tillh. Kalmar Sjöfartsförening. Gjorde långresor på Sydamerika, Afrika m. m. Förlist vid Morups Tänge i Halland under den svåra stormen 1903.

De fartyg av varvets produktion, som stannade i Sverige, kommo med ett par tre undantag att tillhöra partrederierna i Skåne samt, och framför allt, bonderederierna hemma i Södra Möre. Skonerten *Carl Petter* byggdes 1868 för ett antal delägare i Arildsläge och Wiken, varjämte kapten Mannerskantz själv ägde en betydande del i fartyget. Men inte mindre än 22 av varvets nybyggen kommo att höra hemma i Södra Möre med bönder och här på egna hemman bosatta skeppare som redare. Under hela 1800-talet var denna "bondeseglation" i Södra Möre, och särskilt i Söderåkra socken, mycket omfattande. I nämnda socken ägde snart sagt varje bonde skeppsparter i fartyg, som föredesvis byggts vid ortens egna varv, och som fördes av här hemmahörande skeppare. Som ett gott exempel på denna lokala rederiverksamhet kan nämnas Håkan Sjögren i Bergkvara, som på 1850-talet ägde 11 stycken fartyg, och därmed var i paritet med grannstaden Kalmars större skeppsredare. "Allmogen i Söderåkra är mycket begiven på sjöfart och flera av hemmansägarna äro dels skeppsredare, dels skeppare, samt bygga själva deras fartyg", heter det i Landshövdingeämbetets femårsberättelse 1852—56, och i Hushållningssällskapets *Qvartals-Skrift* för 1855 säges att folket i Södra Möre "äro mera sjömän än åkerbrukare" och att i denna trakt "lika många sjömanshus med sina vitmålade flöjdstänger såsom tillbehör finnas, som bondgårdar — men även den egentliga bonden är sjöman eller skeppsredare eller varvsägare och bönderna ha stora varv, där de bygga sina egna fartyg . . ." En kunglig förordning av 1852, som gav allmogen större frihet att idka seglation även på utlandet, gav denna småländska lantmannaseglation en stöt framåt, och under de följande årtiondena ökades denna lantliga handelsflotta avsevärt.

De fartyg som Värnanäs levererade till hembygden voro endast en bråkdel av 1800-talets småländska lantmannaflootta: andra varv såsom Bergkvara, Djursvik, Grämckulla m. fl. arbetade i långt större utsträckning för traktens bonderederier. I allmänhet torde nog Värnanäsfartygens höga kvalitet ha gjort dem för dyrbara för lantmännen och partredarna. Bland de bonderedare, som voro Värnanäsvarvets kunder, märkas riksdagsmannen Nils Persson i Yggesbo, samt hemmansägarna och skepparna J. L. Nygren i Vinterbo och Carl Petersson i Hagbytorp.

*

Alla bilder av Värnanäsbyggen, som jag känner till, visa fartyg med påfallande eleganta linjer, som kunna tjusa även ett lekmanöga. Allt sjöfolk intygar, att dessa byggen också voro mycket välbyggda och

De fartyg av varvets produktion, som stannade i Sverige, kommo med ett par tre undantag att tillhöra partrederierna i Skåne samt, och framför allt, bonderederierna hemma i Södra Möre. Skonerten *Carl Petter* byggdes 1868 för ett antal delägare i Arildsläge och Wiken, varjämte kapten Mannerskantz själv ägde en betydande del i fartyget. Men inte mindre än 22 av varvets nybyggen kommo att höra hemma i Södra Möre med bönder och här på egna hemman bosatta skeppare som redare. Under hela 1800-talet var denna "bondeseglotion" i Södra Möre, och särskilt i Söderåkra socken, mycket omfattande. I nämnda socken ägde snart sagt varje bonde skeppsparter i fartyg, som företrädesvis byggts vid ortens egna varv, och som fördes av här hemmahörande skeppare. Som ett gott exempel på denna lokala rederiverksamhet kan nämnas Håkan Sjögren i Bergkvara, som på 1850-talet ägde 11 stycken fartyg, och därmed var i paritet med grannstaden Kalmars större skeppsredare. "Allmogen i Söderåkra är mycket begiven på sjöfart och flera av hemmansägarna äro dels skeppsredare, dels skeppare, samt bygga själva deras fartyg", heter det i Landshövdingeämbetets femårsberättelse 1852—56, och i Hushållningssällskapets Kvartals-Skrift för 1855 säges att folket i Södra Möre "äro mera sjömän än åkerbrukare" och att i denna trakt "lika många sjömanshus med sina vitmålade flöjdstänger såsom tillbehör finnas, som bondgårdar — men även den egentliga bonden är sjöman eller skeppsredare eller varvsägare och bönderna ha stora varv, där de bygga sina egna fartyg . . ." En kunglig förordning av 1852, som gav allmogen större frihet att idka seglotion även på utlandet, gav denna småländska lantmannaseglotion en stöt framåt, och under de följande årtiondena ökades denna lantliga handelsflotta avsevärt.

De fartyg som Värnanäs levererade till hembygden voro endast en bråkdel av 1800-talets småländska lantmannaflootta; andra varv såsom Bergkvara, Djursvik, Grämkuilla m. fl. arbetade i långt större utsträckning för traktens bonderederier. I allmänhet torde nog Värnanäsfartygens höga kvalitet ha gjort dem för dyrbara för lantmännen och partredarna. Bland de bonderedare, som voro Värnanäsvarvets kunder, märkas riksdagsmannen Nils Persson i Yggesbo, samt hemmansägarna och skepparna J. L. Nygren i Vinterbo och Carl Petersson i Hagbytorp.

*

Alla bilder av Värnanäsbyggen, som jag känner till, visa fartyg med påfallande eleganta linjer, som kunna tjusa även ett lekmanöga. Allt sjöfolk intygar, att dessa byggen också voro mycket välbyggda och

starka samt hade fina konstruktioner. Redan de Hahnska byggena från 50-talet förete den då allt mera moderna långsträckt och skarpbögiga clippertypen. Just kring denna tid är det som clippertypen introduceras även vid smålandsvarven och man får en aning om de nya vindar som blåsa, när man av Kalmar varvs räkenskaper finner, att dess byggmästare J. G. Roos år 1852 får reseanslag för att i Stockholm "bese den kappseglande skonerten Sweriges ovanliga konstruktion med flera för skeppsbyggeriet förbättrade uppfinningar".

*

Som tidigare antytts berodde Värnanäsvarvets goda rykte till stor del därpå att man här inte knusslade med virket utan tog det bästa som godsets skogar kunde åstadkomma. Dessutom lågo ju kaptenerna, som skulle ha fartygen, enligt gammal sed själva vid varvet under hela byggnadstiden och de vrakade sorgfälligt varje bit, som inte var fullt felfri. Som en av de noggrannaste i det fallet framhålles ofta vid detta, liksom vid andra småländska varv, kapten Fix från Lerberget, en kunnig, duktig och kinkig man — "men så blev det också fina byggen". Vid ett av kustens varv fanns det en varvsägare, som alltid brukade gå klädd i dubbla rockar, berättas det — om honom lär kapten Fix ha sagt: "Innan jag får det här bygget färdigt, skall jag nog ha tagit av Sven Ohlsson den ena rocken".

Vad övriga material beträffar må nämnas att smidda knän och annat skeppssmide levererades från de närbelägna järnbruken Flerohopp, Fredriksfors, Flygsfors och Linnefors. På 1870-talet köpes åtskilligt rundjärn från firman Andersson & Lindberg i Göteborg. En betydande leverantör av hampa m. m. var H. Hoffman i Oskarshamn och J. K. Sörensen i Kalmar anlätades för repslageriet.

Slutligen må några siffror anföras ur de fåtaliga bevarade varvsräkenskaperna (Värnanäs arkiv), som kunna belysa prissättningen på fartygen. För ett fregattskepp, varom 1868 underhandlades med en redare i Arendal, begärde varvet 79 000 rdr rmt, vilket tydligen var för högt för redaren. Skonerten *Carola* gick 1865 till 18 000 rdr rmt och briggen *Dan* till 32 000 rdr rmt. Briggen *Saga* kontrakterades år 1875 till 480 rdr rmt pr nyläst. År 1879 begärdes för en bark 25 500 kronor, och 1881 för en brigg 28 000 kr. Briggen *Johanna* av 1882 kostade 26 000 kronor och briggen *Medor* 1884 29 000 kronor. Slupen *Sigurd* såldes 1872 för 5800 rdr rmt. Av de tyska fartygen kostade 1862 barken *Cuba* 50 000 Mark. Hamb. Bco, och skon. *Frisch* i samma mynt 17 400 Mark.

Stapelavlöpningarna vid Värnanäs voro verkliga folkfester, inte bara för varvsfolket utan för hela trakten. Varvsägaren, kapten Manner-skantz brukade till dessa glada tillfällen inbjuda sina grannar och fränder på herrgårdarna runt omkring, Rappes på Christinelund, Beijers på Koldinge etc., och dessa gäster fingo stiga ombord på skutan innan den gick i sjön, detta ansågs alltid som en särskild heder. När man lossat kilarna och fartyget gled i sjön utvecklades namnvimpeln och i aktern hängde man ut en bräda med fartygets namn. Så togs det fram dryckesvaror på däck, berättar en gammal sagesman, varefter arbetarna först fingo komma ombord för att dricka en skål innan de deltog i sitt speciella "båtöl" på land. Ombord höjde man så skålar för fartyget och för alla som haft med företaget att göra, och så blev det dans ombord till fiol. I "båtölet" på landbacken deltog timmermännen och den mängd av folk som kommit tillstädes från hela bygden.

Och så kunde de nya vackra fartygen efter vederbörlig utrustning gå ut på sina respektive farvatten, antingen liksom fullriggaren *Octavia* till Sydafrika och Ostindien, eller som flertalet av de andra byggna gå ut på Nord- och Östersjön. Värnanäsbyggna ha varit smycken på vilket hav de än seglat.