

ÅRSBOK 1981

**PITEBYGDENS FORN-
MINNESFÖRENING**

ÅRSBOK 1981

PITEÅ MUSEUM
Box 145
941 23 Piteå

PITEBYGDENS FORN-
MINNESFÖRENING

PITEÅ MUSEUM
Box 145 - 941 23 PITEÅ

Innehåll

PROBLEM VID LOKALHISTORISK FORSKNING 5
Alf W Axelsson, Piteå

PRINS CARLS VARV - PITEBYGDENS
STORVARV PÅ 1800-TALET 12
Åke Berggren, Piteå

BYAKISTAN I SIKFORS 41
Arne Forsén, Piteå

"MOBERGS BOKBINDERI" - EN
BASUTSTÄLLNING 49
Eva Landberg, Piteå

FLOTTNINGSARKIVET I RÅDHUSETS
KÄLLARE 51
Bo Lindhammar, Piteå



PROBLEM VID LOKALHISTORISK FORSKNING

Alf W Axelsson, Piteå

Rubriken kräver egentligen en mycket omfångsrik skildring, som här dock starkt måste begränsas. Lokalhistorisk forskning är ett begrepp, som innefattar såväl naturhistoriska som samhällshistoriska aspekter. Inte minst på grund av vår nutida skolas konstlade indelning i skilda utbildningssektorer skjuts mer eller mindre vatten-täta skott in mellan forskning om naturen och studier av människan. Låt oss därför här inledningsvis slå fast att det i vår hembygd liksom överallt existerar ett oupplösligt samband mellan de av naturen formade livsbetingelserna och den lokala samhällsutvecklingen. Låt oss också konstatera att utan studium av detta samspel under gågna tider lever nutidsmänniskan i ett tomrum, i ett tillstånd av identitetslöshet, som ofta skapar själslig obalans. En rotlös människa är ofta olycklig. Att försöka finna sin identitet innebär oftast att finna ett fotfäste både i tid och rum, i den miljö ur vilken den egna personligheten växt fram.

Naturligtvis har tidigare generationers människor haft insikt om betydelsen av kontakt bak-

åt. Om detta vittnar först nu främst historie-
ämnets centrala plats i alla länders skolsystem
genom tiderna. Den avgörande skillnaden är bara
den att vår tids teknik skapat det materiella
välstånd, som möjliggjort en mer omfattande och
rationellare forskning. På detta sätt har dagens
materialism lyckligtvis skapat nya förutsättning-
ar för sin motvikt nämligen humanismen, forsk-
ningen om människan och hennes villkor.

Den lokalhistoriska forskningen skiljer sig
inte i princip från historisk forskning i
allmänhet vad beträffar metod. Men på grund
av dess i rumsavseende avgränsade karaktär
inrymmer den lokalhistoriska forskningen både
betydande fördelar och uppenbara risker och
här kan det första stora problemet konstateras.
Forskaren känner till sitt revir, bättre
än någon annan, vilket naturligtvis är en ut-
märkt förutsättning för arbetet men kan risk-
era att isolera sitt revir från omvärlden. En
sådan avskärmning är ödesdiger, blir till och
med ibland löjeväckande och har ofta lett till
att ambitiösa lokalhistoriska skildringar med
ringaktning förbigåtts i debatten om historisk
litteratur. Det finns en högst naturlig för-

klarning till denna trista tingens ordning. Här skall några problem i anslutning till ovanstående belysas.

Lokalhistoriska forskningens innehåll är närmast outtömligt. Somliga forskar kring föremål av olika slag, andra sysslar med släktforskning eller ortnamn. Inriktningen på olika tidsepoker varierar liksom på skilda samhällssektorer. Tyvär har man ofta försökt spänna över för mycket, saknat förmågan till avgränsning. Resultatet har ibland blivit en kvasifilosofi.

Det ena forskningsområdet kan vara lika respektabelt som det andra. Huvudsaken är bara, att man inte försöker spänna över ett för stort fält med resultat att slutprodukten blir en enda röra. Tyvär finns i våra hembygdsskildringar liksom på andra håll många exempel på detta.

Sedan man löst det stora problemet om avgränsning gäller det att skaffa sig så höga fackkunskaper som möjligt inom det speciella område man tänker syssla med. Detta är inte så alldeles lätt om man börjar sin forskning ganska sent i livet. En kort uppräknning kan göras av olika ämnesområden som en lokalhistorisk forskare behöver känna till - mer

eller mindre samt utan inbördes rangordning: Handskriftsläsning, kunskap om de stora dragen i allmän och svensk historia, kännedom om betydelsefull ekonomisk lagstiftning, kartkunskap, förståelse av juridisk terminologi, arkiv- och bibliotekskunskap med praktisk tillämpning samt sist men inte minst goda personkontakter för råd och anvisningar inom det område man avser att behandla.

Det visar sig nu att de ovanstående fordringarna nästan alltid är omöjliga att uppfylla på grund av ett följdproblem av ekonomisk natur. Norrbottens län har sist av alla på grund av dess perifera läge fått del av allmänsvensk kulturutveckling, väl avspeglad på det högre skolväsendets område. Så sent som för femtio år sedan fanns endast en högre läroanstalt i Norrbotten, vars lärare nästan helt bestod av genomströmmande sörlänningar och vars studenter så gott som omedelbart flyttade söderut efter sin examen, eftersom kvalificerade arbetstillfällen saknades i Norrbotten. Det är inte att undra på att den lokalhistoriska forskningen ännu befinner sig i barnåldern i vårt län. Att det heller inte sker några påtaliga förbättringar beror naturligtvis på bristande

resurstilldelning. Norrlandsfondens löjligt inskränkta, materialistiska stadgar talar inför eftervärlden sitt klara men skamliga språk. Allt detta är desto mer beklagansvärt i vår tid då dock den kulturella eftersläpningen på skolans område tycks definitivt ha brutits och intresset för forskning om hembygden ökat närmast explosionsartat. Mest glädjande i detta sammanhang är att hembygdsforskning inte längre nästan uteslutande sysselsätter äldre människor ofta med naturligt begränsad aktionsradie utan att ungdomen i vår hembygd i allt större utsträckning accepterat denna intresseinriktning och funnit den meningsfull. Det är ganska fantastiskt vilket spontant gensvar en historielärare numera får från elevernas sida, när hembygdens historia behandlas, något som sker vid våra skolor i större utsträckning än man i allmänhet tycks känna till.

Det har i denna lilla uppsats nu ordats tillräckligt om problem. Sådana är till för att lösas, särskilt av vår lovande unga generation. Vid en tidpunkt som denna, när museifrågan i Piteå åtminstone nödtorftigt lösts bör man inte glömma bort att framhålla den glädje och tillfredsställelse man ofta känner oavsett vilken specialinriktning man nu har i arbetet med hembygdens

historia. Kanske är det främst känslan, att det är något av ett pionjärsarbete, som utförts i Norrbotten till gagn för kommande generationer, som skapar arbetsglädjen. Att det är så många, som satsar större delen av sin fritid för att oavlönat arbeta med hembygdens problem och förståelsen av just denna bygds alldeles unika utveckling. Kring detta intresse samlas människor ur många yrken, från olika byar, unga som gamla. Man lär känna och respektera varandra, många blir vänner för livet. Aldrig känner man sig besvärad eller tvekar att besvara en annan då det t ex behövs en telefonkontakt med hembygdens historia som ärende.

Långa perioder går av resultatlös rutinforskning. Det kan gälla månaders bläddrande i gamla tidningslägg, för ögonen mycket tröttande läsning av kyrkböcker eller mantalslängder i form av mikrofilm, brevkopieböcker, där ett brev av flera tusen är den dröm man önskar få besannad eller en viktig, spännande upplysning ur en trist konkursakt. Allt inrymmer ett fascinerande moment av spänning. De olika pusselbitarna måste fram till varje pris för att det eftersträvade målet skall nås, nämligen helhetsbilden. Vetskapen om att det i fråga om forskning om

människan aldrig går att finna riktigt alla små pusselbitar gör inte sökandet och sammanställandet mindre fascinerande. Bara detta att under arbetes förlopp märka hur mönstret skiftar allt eftersom nya inslag tillfogas är inte bara intressant från forskningssynpunkt utan mänskligt lärorikt för var och en, som för eller senare tvingas inse nödvändigheten av ständiga omprövningar av tidigare ställningstaganden i mänskliga frågor.

Må denna lilla uppsats inspirera till att med friskt mod - i fullt medvetande om svårigheterna - fortsätta det påbörjade arbetet med plöjningen av vår hembygdsforsknings ännu så obrutna arbetsfält.

PRINS CARLS VARV - PITEBYGDENS STORVARV PÅ
1800-TALET

Åke Berggren, Piteå

För mer än 100 år sedan, när trä ännu utgjorde huvudråvaran vid fartygsbyggnad, var det naturligt att skeppsvarven anlades på platser där man hade nära till stora mängder virke. Mot denna bakgrund är det inte förvånande att en stor del av Sveriges, och även delar av några andra länders segeltonnage på den tiden kom från skeppsvarv utefter Norrlandskusten. Pitebygden var inget undantag. Under början och mitten av 1800-talet byggdes segelfartyg och mindre segelskutor på dussintalet platser i Piteå med omnejd. Långviken, Trundön, Killingholmen i Kopparnäs, Hällbergssundet i Öjebyn, Böle, Svensbyn, Ankarskatan, Lövhölm, Skuthamn, Bondön, Högsböle och Jävresandholmen anges i gamla källor som byggplats för vardera någon eller några skutor. Det ojämförligt största antalet segelfartyg vid denna tid kom dock från ett varv i Bergsviken. Detta varv fanns redan på 1820-talet och möjligen hade platsen använts för fartygsbyggnad ännu tidigare. Varvet kallas i de äldsta källorna för "Bergsviks Skeppswarf" men erhöll omkring 1840

namnet Prins Carls varv. Det var beläget i viken mellan nuvarande småbåtshamnen i Bergsviken och vägen över E:4 till Storfors.

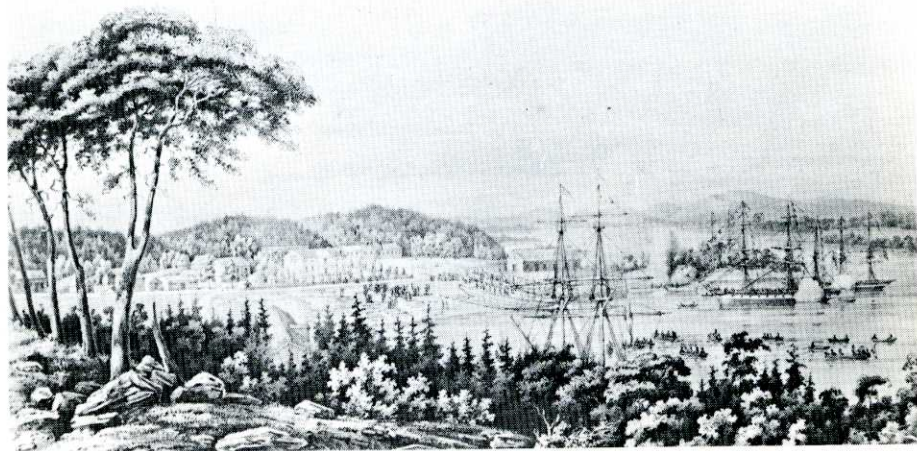


Foto: Norrbottens museums arkiv

Prins Carls varv på 1840-talet. Den enda kända avbildningen av varvet. Av brandförsäkringshandlingarna från 1847 framgår att det då inom området fanns ett bostadshus för någon ledande inom varvet, en byggnad innehållande kontor, gjuteri, kammare samt ett rum för arbetsfolk en byggnad innehållande kontor, svarvareverkstad och ett sängrum för arbetare, en tvåvåningsbyggnad innehållande sex magasinrum, en tvåvåningsbyggnad innehållande materialhus och förvaringsrum för virke i nedre våningen samt spanterhus i övervåningen, vidare drivhus, stall med svala och foderrum, hemlighus, vedbod, kolhus med körbro genom övervåningen, två klensmedjor, en spanterlava, en basränna och tre skeppsstaplar.

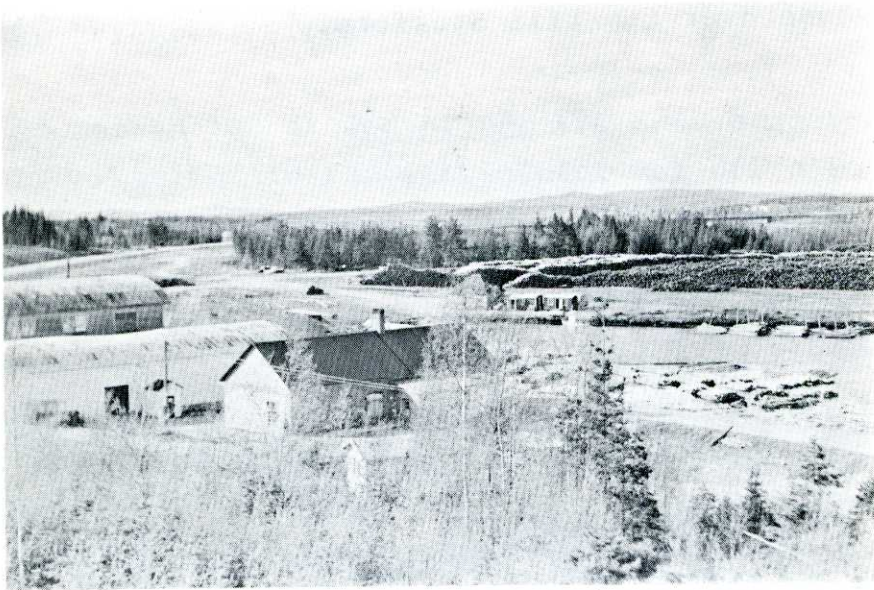


Foto: Åke Berggren, Piteå
En vy över byggplatsen idag.

Under en knapp 30-årsperiod, från slutet av 1830-talet till mitten av 1860-talet, byggdes här ett 40-tal segelfartyg för redare både inom och utom landets gränser. Särskilt Malmö och några danska städer förekommer som beställare av flera fartyg under de första 15 åren, då sjökaptenen J P Pettersson från Malmö var ägare till varvet. Säkert spelade personliga kontakter en betydande roll för att kontrakten dessa år

hamnade hos Piteåvarvet. Under den 30-åriga epoken byggdes även något fartyg för redare i Norge och i Holland men mot slutet av 1850-talet var troligen de goda tiderna över för fartygsbyggnad på export och huvuddelen av fartygen stannade i Piteå, framför allt hos handlanden C A Winroth, varvets ägare vid den tiden. Winroth byggde härigenom upp den på sin tid största fartygsflottan i Piteå.

Malmöskeppare förste ägare

Sjökaptenen Johan Petter Pettersson från Malmö var alltså den förste kände ägaren till varvet i Bergsviken, första åren i bolag med skeppsbyggmästaren Nicanor Sandström i Skellefteå, en medlem i den skeppsbyggarsläkt som härstammade från Hortlax. Handelsbolaget Sandström & Pettersson nämns första gången 1836, då som ägare till Skellefteåbyggda briggen Eva Maria. Två år senare byggde Nicanor Sandström skonerten Sylfiden på bolagets varv Strömsör i Skellefteå. Fartyget fördes samma år av kapten Pettersson till Köpenhamn där det såldes till en redare på St Barthelemy. Det äldsta beviset på bolagets anknnytning till Bergsviksvarvet är ett kontrakt från september 1839. Sandström & Pettersson förbinder sig däri att på "Bergswiks Skeppsvarf"

för en utländsk redare bygga ett barkskepp om 104 fots längd. Det blev stridigheter om bygget eftersom beställaren, ett rederi i Bremen, senare ville dra sig ur affären och överlåta fartyget på ett handelshus i Stockholm. Fartyget namnges inte men kan vara identiskt med barken Harriet som sjösattes från varvet 1841. Handelsbolaget Sandström & Pettersson upplöstes troligen omkring 1840 och därefter stod kapten Pettersson som ensam ägare till Bergsviksvarvet.

Äldsta fartygsbygget

Det äldsta fartygsbygget vid Bergsvikens varv, såvitt känt, är briggen Norrbottens Vapen som byggdes 1828 av skeppsbyggmästaren Jon Eliason Hortlund från Hortlax. Ägare var brukspatronen Eric Degerman från Jävre och repslagaren och handelsmannen Olof Nordsten från Piteå stad. Fartyget var på 106 svåra läster. Det såldes senare till några handelsmän i Stockholm och namnet ändrades till Union. Troligen hade varvsplatsen i Bergsviken använts till fartygsbyggnad även långt före 1828 men pga den ofullständiga dokumentationen från denna tid saknas uppgifter helt. Byggplatserna anges oftast bara till Piteå eller Piteå socken. Även åren närmast efter 1828 byggdes säkert flera fartyg vid varvet men först

1837 finns på nytt fartygsbyggen dokumenterade. Detta år byggdes två briggar vid Bergsvikens varv av skeppsbyggmästaren Johan Sandström junior, den ena, kallad Pilgrim, för redare i Stockholm och den andra, Familien, för skepparen Pehr Markström i Piteå. Johan Sandström junior var bror till Nicanor Sandström och byggde ett par år senare några fartyg vid Lövholmens varv innan han omkring 1840 flyttade till Skellefteå. En tredje byggmästare vid Bergsvikens varv denna tid, var Jonas Berglund som 1839 byggde briggen Augusta för en redare i Stockholm. Möjligen hade även Jonas Berglund anknytning till Hortlax. Visserligen finns inga uppgifter om honom bevarade men det är tänkbart att han var son till Anders Jonsson Berglund, skeppsbyggare från Hortlax. Året dessförinnan hade ännu en brigg timrats upp vid varvet. Byggmästare var Eric Nordlund från Piteå stad och beställare handelsmannen Abram Skog. Skog avled dock kort därefter och briggen som fick namnet Betty fullbordades vintern 1839-40 för arvingarnas räkning. Eric Nordlund var född på 1760-talet i Arnemark men verkade i Piteå som skeppsbyggare och skeppsmätare. Briggen Betty är hans enda kända bygge vid Bergsvikens varv.

Briggen Iris

Åren 1840-42 sjösattes fyra briggar och en bark från varvet i Bergsviken, som nu börjar kallas Prins Carls varv. Skeppsbyggmästare vid samtliga dessa byggen var dansken S F Jörgensen. Denne hade redan 1839 byggt en brigg vid Sandström & Petterssons varv Strömsör i Skellefteå, dit han inkallats av Nicanor Sandström. Vid Prins Carls varv byggde Jörgensen barken Harriet och briggarna Sirius, Ida och Heckla för danska redare. Briggen Iris byggdes 1842 och hade Piteåbor som ägare. Iris fördes åren 1842-51 av kapten Anders Magnus Dynesius som även var delägare i fartyget. Resorna gick bland annat till England och Medelhavet. Hösten 1850 tillryggalade fartyget sträckan Stockholm-Piteå på 2 dygn 15 timmar vilket ansågs mycket snabbt. Skeppare 1852-56 var N A Bergström och 1856-60 J C Wahlberg. Under en resa till Rotterdam våren 1860 totalförliste Iris i en svår storm utanför den holländska kusten. Kaptenen och besättningen räddades men det uppgavs att 178 människolik hade påträffats vid stränderna efter stormen.

Skeppsbyggmästare från Norrmalm

Efter 1842 finns inga anteckningar om skeppsbyggen vid Prins Carls varv fram till 1845.

Däremot finns en fartygsritning från varvet 1843 bevarad. Ritningen visar en skonert på 84 fots längd och är undertecknad "Piteå Prins Carls Varv 8/4 1843, J H Fougt". Fougt var skeppsbyggmästare och verkade i Härnösand, troligen från slutet av 1840-talet, senare i Hudiksvall. Han finns ej nämnd i samband med Bergsviksvarvet i övrigt, men helt uteslutet är det inte att han under en kortare period byggt något fartyg även här uppe. 1845 sjösattes så två skonserter på vardera 80-90 fots längd, den ena, kallad Amalia, för redare i Göteborg och den andra, Christjan, för redare i Köpenhamn. Fartygens byggmästare var Erik Anton Löfgren, född 1818 på Norrmalm i Piteå stad och tredje generationen skeppsbyggare i sin släkt. Fadern, Nils Petter, hade byggt fartyg i Luleå, Ratan och Sikeå och farfadern, Johan, i Piteå. Erik Anton är dock den mest kände av de tre. Han byggde fartyg i Luleå och Töre och var även verksam vid varven i Dalkarlså och Kylörn i Västerbotten. De två skonserterna på Prins Carls varv är hans enda kända fartygsbyggen här i Pitebygden.

Affärsförbindelser

Åren 1845-54 stod varvsägaren, kapten Pettersson,

själv som byggmästare vid Prins Carls varv. Under denna period nybyggdes tolv fartyg och förbyggdes, eller ombyggdes, fyra andra. I december 1848 sträcktes även kölen till ett barkskepp om cirka 160 svåra läster, vilket skulle få namnet Malmö. Det omnämns dock inte vidare varför det är troligt att namnet senare ändrades och att fartyget är identiskt med barkskeppet Elisabeth som sjösattes vid varvet 1 ½ år senare. Kapten Petterssons affärsförbindelser avspeglar sig tydligt under denna period. För olika redare i Malmö och Danmark byggdes briggarna Othello och Hercules, skonserterna Activ, Hebe, Rapid och Hedwig & Thilda samt barkskeppen Elisa och Thora. För två rederier i Stockholm byggdes barkskeppen Elisabeth och Nancy och för norska redare barkskeppet Jeddern och troligen även briggen Thordensköld.

En sjösättning 1848

Många sjösättningar omtalades i lokaltidningen Norrbottens-Posten. Så skrev man t ex om barkskeppet Jedderns stapelavlöpning följande rader: "Sistleden Lördags afton aflopp från stapeln det andra af Kapten Pettersson under årets lopp nybygda fartyget, som erhöill namnet Jeddern och

kommer att tacklas till Barkskepp. Till denna högtidlighet war en mängd af Stadens och när-
liggande Landets inwånare af warfwets Egare in-
bjuden. Den allmänna munterheten, hwartill den
Wärden egna förmåga att lifwa sina gäster i ej
ringa mån bidrog, förhöjdes genom det nu för
tiden sällsynta uppehålls wäder, som straxt före
utskjutningen inträffade. "Jeddern", som kommer
att rymma ungefär 140 Sw. Sw. läster, tillhörer
Consulerna Kjaelland och Sömme i Stawanger."

För liten lastförmåga

Barkskeppet Nancy hade byggts under vintern
1851-52 och gick av stapeln den 5 juni. Hon
var byggd för Herrar Casparson & Schmidt i
Stockholm och skulle föras av kapten N H Hag-
berg från Göteborg. Nancy seglade första sommar-
en till Kalix och låg i Risöhamn när styrmannen
på morgonen den 24 september fann skepparen död
i sin hytt. Med rakkniven hade han skurit av
sig strupen. Vid utredningen uppgav styrmannen
och besättningen att kaptenen tiden närmast
före händelsen hade varit "tungsint och grubb-
lande" och ofta uttalat sin besvikelse över
att fartyget, som han själv ägde 1/4 uti, var
"så kostsamt att det inte kunde begagnas utan
förlust för rederiet, då det kunde intaga för

ringa last."

17 fartyg sedan 1840

När barkskeppet Nancy sjösattes 1852 uppgav Norrbottens-Posten att detta var det 17 fartyget som blivit byggt av kapten Pettersson på Prins Carls varv sedan 1840. Detta bör betyda 17 fartyg under Petterssons tid som varvsägare och inte 17 fartyg under hans tid som byggmästare. Ser man till förteckningen över fartygsbyggen vid Prins Carls varv, upptar den 16 nybyggen under samma period. Sannolikt är listan så gott som fullständig även för perioden fram till 1864, då verksamheten upphörde, men en del uppgifter talar för att åtminstone ett par fartyg saknas. Hösten 1855 uppgav Norrbottens-Posten att ett större skepp om 225 à 230 läster och en större brigg stod under byggnad och att en skonare skulle byggas under hösten eller vintern. Skeppet bör ha varit Herulf Trolle och skonaren Lavant, vilka bägge sjösattes året därpå, men briggen är okänd. Våren 1860 stod under byggnad ett skepp på cirka 170 läster, en brigg på 110 och en på 90 läster samt en skonert på 25 läster. Briggarna var troligen Alice och Hilma och skonerten Ernst men barkskeppets

namn är inte känt. Vad gäller tiden före 1840 är listan mycket ofullständig i enlighet med vad som tidigare skrivits om dokumentationen av byggplatserna denna tid.

Piteåhandlare tar över

I mars 1855 sålde kaptten Pettersson Prins Carls varv med tre upptimrade fartyg samt 10/38 av Rokfors Sågverk (som han var delägare i) för 60.000 riksdaler riksgälds till handelsmannen och vicekonsuln Carl August Winroth i Piteå.



Sjökaptenen och skeppsbyggmästaren J P Pettersson från Malmö. Ägare till Prins Carls varv från omkring 1839-1855.



Handelsmannen och vicekonsuln Carl August Winroth, Piteå. Ägare till Prins Carls varv 1855-1865.

Tiden som varvsägare hade säkerligen gjort kapten Pettersson till en av de förmögna i Piteå då han i mitten av 1850-talet flyttade från staden. I Norrbottens-Posten skrev man hösten 1854 att han i Sparbanken satt in 3 riksdaler 16 skilling banko åt var och en av sina 30 skeppstimmermän och samma summa åt sitt tjänstefolk. Han hade även gett dessa 30 arbetare 6:32 skilling banko vardera kontant "för visad nykterhet och flit", och vid sjösättningen av sitt sista bygge, briggen Hercules, gett kvartermannen 33 riksdaler 16 skilling banko i "flitpengar". Hösten 1855 donerade han 16.000 riksdaler riksgälds att tillfalla Piteå stad efter hans, hustruns och de två döttrarnas död. Räntan skulle användas "till uppbyggande av ett ändamålsenligt Folkskolehus och Lärares därstädes löneförbättring, eller om detta redan skett, till uppbyggande av ett arbetshus där minst sex arbetarefamiljer kunde härbergas och underhållas". C A Winroth sålde fjärdedelen av egendomarna till J P Petterssons son, skeppsbyggmästaren Ferdinand Pettersson för 15.000 riksdaler riksgälds. Ferdinand Pettersson byggde 1855, 22 år gammal, ett fartyg vid Skuthamns varv, skonerten Ferdinand

för några Piteåbors räkning, och 1855-56 tre fartyg vid Prins Carls varv, skonserterna Clara och Lavant för redare i Malmö respektive Holland, och barkskeppet Herulf Trolle för en grosshandlare i Köpenhamn.

Dimensioner som ett klipperskepp

Herulf Trolle var, med dimensionerna 137,58 x 24,75 fot och ett lästetal på 225,70 motsvarande 550 ton, det största bygget vid Prins Carls varv och förmodligen ett av de skarpaste fartyg som byggts i Pitebygden. Om man jämför dess bredd-längd-förhållande på 0,180 med motsvarande värde för några av världens snabbaste segelfartyg teklipperna Thermopylae (0,170) och Titania (0,180), inser man att Herulf Trolle hade rena klipperdimensioner. Siffrorna för övriga barkskepp byggda vid Prins Carls varv varierar mellan 0,230 och 0,266. Herulf Trolle sjösattes den 12 juli 1856 och fördes av kaptan A C Wandahl på sin första resa. Dess vidare öden är inte efterforskade men skulle vara intressanta då det rör sig om ett Piteåbyggt fartyg som skrovmässigt hade förutsättningar för att kunna segla mycket snabbt.

Winroths fartygsflotta

Ferdinand Pettersson flyttade till Finland efter sina tre fartygsbyggen vid Prins Carls varv, troligen redan 1856 eftersom att han inte nämns i samband med varvet efter detta år. I hans ställe uppträder skeppsbyggmästaren J C Christensen. Vintern 1856-57 byggde denne om skonerten Maximiliana för hovkamreren Nils Clausén i Skellefteå. Fartyget tacklades om till brigg och dess namn ändrades till Charlotta. 1857 byggde Christensen en skonert kallad Fredrik för ett rederi i Köpenhamn. Denna skonert är troligen det sista fartygsbygget för redare utanför stadens gränser och de åtta fartyg som tillkom under varvets sista verksamhetsår var helt eller delvis byggda för Winroths egen räkning. Åren 1858-61 lades sex, av Christensen byggda, fartyg till Winroths flotta, som därmed blev den största i Piteå. Dessa var skonerterna August och Ernst, briggarna Ulrica, Alice och Hilma samt skeppet Winroth. Det sistnämnda byggdes för C A Winroth och ett norskt rederi, Brödrene Salvesen i Stauboe men finns inte upptaget i Piteå skeppslista varför det antingen redades av norrmännen eller såldes kort efter byggandet.

Briggen Ulrica

Representativ för dessa fartygsbyggen kan briggen Ulrica vara. Hon nämns första gången i ett intyg daterat 23 augusti 1859. Det är undertecknat av bl a byggmästare Christensen och lyder: "Undertecknade Skeppsbyggmästare och Timmermenn intyga hermed, att Briggen "Ulrica" år 1859 blifvit för räkning Consul C A Winroth i Piteå ock SkeppsCapten L H Thomson från Stockholm bygdt å såkallede "Prins Carls Warf" vid Piteå af godt furu virke, på kravel; att alla som derpå arbetat, sin rigtiga arbetslön undfått; ock att fartygets längd, imellan Stäfvarne på Däk utgör 94,67 Fot, dess största bredd från yttra till yttra kant af bordläggningen 27,67 fot, samt dess djupleck från däckets vid Storluckans akterkant till garneringen vid sanbordsplankan 12,50 fot. Piteå Prins Carls Warf d 23 Augusti 1859. J C Christensen Skeppsbyggmästare, Gustaf Lundqvist, timmermann, Otto Ericsson, timmermann, Anders Dahlbärg, timmermann." Winroth var ägare till 3/4 och kapten Thomson till 1/4. Winroth var huvudredare. Briggen fördes av kapten Thomson på jungfruresan till Rochefort i Frankrike. Via London - Swansea - Lissabon återvände man till Piteå och nådde Pitsund den 4 juni 1860.

Under befäl av kapten A M Dynesius gick fartyget till Folkstone i England och åter till Piteå på hösten samma år. Befälet övertogs därefter av J C Wahlberg fram till årsskiftet 1867-68 då fartyget såldes, liggande i vinterlag i Göteborg. Ulrica gick huvudsakligen på Östersjön, England, Belgien, Frankrike, Portugal och Medelhavet, och hem till Piteå en eller ett par gånger per år. Frånsett ett tillbud i Ostende 1863, då man seglade på en hamnarm och fick babords bog och sida bräckta och förlorade babords ankare, klarade fartyget sig i stort från missöden.

Kvartersman och byggmästare

I januari 1863 bildade C A Winroth tillsammans med sin måg, vicekonsuln C E Elfgren, ett bolag som fick namnet C A Winroth & Co. För detta bolags räkning byggdes vid Prins Carls varv 1863 en brigg med namnet Carl. Befälhavaren Eric Ericsson från Roslagen var delägare med 1/8. Skeppsbyggmästare var Gustaf E Lundqvist, vilken fyra år tidigare undertecknat intyget angående briggen Ulricas byggnad men då titulerad timmerman. Redan 1858 anges han dock som kvartersman vid varvet och ordet timmerman 1859 bör vara en felskrivning. Kvartersman kallas han även 1860-61 och stod alltså 1863 som byggmästare.

Sista fartygsbygget

Det sista fartygsbygget vid Prins Carls varv, såvitt känt, var briggen Frithiof på 69 ny-läster, sjösatt den 8 juni 1864. Namnet Prins Oskars varv förekommer några år senare men avser ett varv på Sandholmen och ska inte förväxlas med Bergsviksvarvet. Frithiof ägdes av Winroth & Co till största delen och fördes av norske skepparen N Salvesen. Fartyget såldes till Norge ett eller två år senare. En gissning, med ledning av skepparens namn, är att Brödrene Salvesen vilka var delägare i och senare troligen helt övertog skeppet Winroth, även här var delägare vid byggandet och senare övertog fartyget. Skeppsbyggmästaren är inte känd men skulle kunna vara Gustaf Lundqvist. I vilket fall är han den siste kände byggmästaren vid varvet. Handelsmannen Winroth avled i juni 1865. Vid denna tidpunkt var inga fartyg under byggnad vid Prins Carls varv. I bouppteckningen upptogs varvet med byggnader till ett värde av 5.000 riksdaler riksmünt. Bland tillgångarna fanns även fartygen Ulrica, Hilma, Ernst, August, Carl och Alice samt Långvikens Glasbruk och andelar i några av ortens sågverk. Varvsområdet inköptes senare av A B Storfors och Storfors såg anlades på den plats

de gamla skeppsstaplarna en gång hade legat.

Timmermännen vid varvet

Prins Carls varv var på sin tid en av de största arbetsplatserna i Pitebygden. Enligt en notis i Norrbottens-Posten 1848 bestod arbetsstyrkan då av 70 à 80 man. 1854 angav samma tidning timmermännens antal till 30. Förutom timmermän fanns vid varvet smeder, blockmakare och flera andra hantverkare. Hur många personer som därutöver var mer eller mindre starkt knutna till varvet som virkesleverantörer etc är omöjligt att uppskatta då bara ett fåtal är kända och då i huvudsak pga tvister. Som t ex 1846 då bönderna Anders Olofsson Holm, Jonas Gustaf Gran och Olof Persson i Svensbyn protesterade hos Magistraten eftersom de inte hade fått betalt för 300 skeppsrötter som de hade levererat till varvet. Av timmermännen finns namnen på flera bevarade i de intyg som undertecknades av byggmästaren och representanter för timmermännen och inlämnades till Magistraten. Intyget låg till grund för utfärdande av det s k bilbrevet, en viktig handling för fartygsägaren. Bland namnen finns flera indelta soldater och några personer med angiven hemort. De övriga är svårare att

identifiera. Kvartersmannen, slutligen, var förman vid varvet. Hans namn finns ofta angivet på intygen. Kvartersman 1840-56 var Anders Sandman och 1858-61 Gustaf E Lundqvist som 1863 var byggmästare vid varvet. Namnet Olof Lundqvist, Håkansö, förekommer dessutom vid ett tillfälle 1841.

Timmermän vid Prins Carls varv

namn	år	anm
Andersson, Johan	1828	
Berglund, Jonas	1828	identisk med byggmästaren Jonas Berglund 1839?
Dahlberg, Johan	1839	
Dahlberg, Olof, Piteå stad	1837	} Samma person?
Dahlberg, Olof Fredric	1854	
Dahlbärg, Anders	1858-61	
Danielsson, Jonas	1857	
Degerman, Lars Petter	1857	
Ericsson, Johan	1839	
Ericsson, Olof	1845	
Ericsson, Otto	1858-63	
Flinta, Johan	1828	
Frisk, Johan	1837	
Fäktare, Jonas, Bergsviken	1828	
Förpost, Samuel	1828	
Gefyr, Johan, Blåsmark	1828	
Glad, Anders	1828	
Grahn, Nils Fredric	1863	egentligen smed men medtagen i förteckningen då han är ende icke timmermannen i intygen från Prins Carls varv.

Grefve, Johan, Hortlax	1853-54	
Hortberg, Anders	1828	det står egentligen Nortberg i intyget men bör vara en felskrivning bomärke IHB sammanskrivet
Hortberg, J	1860	
Jacobsson, Eric, Bergsviken	1828	
Johansson, Lars	1858	
Larsson, N P	1845	
Lindahl, Lars, Piteå stad	1837	
Lundberg, Sven	1837	
Lundgren, Eric	1837	
Marklund, Eric, Piteå stad	1837	identisk med en byggmästare med samma namn?
Markström, ?	1828	
Munter, Johan, Jävve	1828, 1837	} två personer?
	1853-54	
Nilsson, Eric	1845	
Nilsson, N P	1845	
Nyberg, Anders	1853	
Pehrsson, Lars	1845	
Pik, Eric, Blåsmark	1828	
Risberg, Samuel	1858-60	
Samuelsson, Samuel	1845	
Sandberg, Anders	1861-63	
Slungare, Isac?	1837	
Westman, N P	1845	
Wikman, Otto	1854	

Fartygsbyggen vid Bergsvikens varv/Prins Carls varv.

Skeppsbyggmästare JON ELIASON HORTLIND från Hortlax

- 1828 NORRBOTTENS VAPEN, brigg 106 svl.
 Ägare 1828 brukspatron Eric Degerman, Jävre och handelsman Olof Nordsten, 1830 ett rederi bestående av tre handlare från Stockholm och skepparen från Landskrona. Fartygets namn ändrades 1830 till UNION.

Skeppsbyggmästare JOHAN SANDSTRÖM JUNIOR

- 1837 PILGRIM, brigg, 115,06 svl, längd 91,00, bredd 26,70 furu och ek på krael. Ägare 1837 And Enblom & Co, Stockholm. Skeppare 1837-38 J P Olsson.
- 1837 FAMILIEN, brigg, 115 svl.
 Ägare och skeppare 1837-39 Pehr Markström, Piteå. Finns ej i Piteå skeppslista 1841.

Skeppsbyggmästare JONAS BERGLUND

- 1839 AUGUSTA, brigg, 115,14 svl, längd 92,40, bredd 24,90, furu och ek på krael. Ägare 1839 brukspatron Carl R Roth, Stockholm. Skeppare 1840 C J Thurdin.

Skeppsbyggmästare ERIC NORDLUND från Piteå

- 1838- BETTY, brigg, längd 80, bredd 22 10/12.
 1840 Upptimrades 1838 för råd- och handelsmannen Ab. Skog, Piteå och fullbordades vintern 1839-40 för arvingarnas räkning. Sålde troligen kort därefter då den ej finns upptagen i Piteå skeppslista 1841.

Skeppsbyggmästare S F JÖRGENSEN

- 1840 SIRIUS, brigg, 71,20 svl. Byggt för dansk räkning.
- 1841 IDA, brigg, omkr 135 svl.
 Ägare 1841 grosshandlare Wedersåg Lange, Köpenhamn.

1841 HARRIET, bark, 170,5 svl, längd 106, bredd 28,25.
Byggd för dansk räkning.

1841 HECKLA, brigg, 71 30/118 svl.
Ägare 1841 S S Benedictsens, Köpenhamn.

1842 IRIS, brigg, 74,35 svl.
Ägare 1842 kaptens Anders Magnus Dynesius och handelsman Anders Klum, Piteå. Huvudredare 1845-60 A Klum. Skeppare 1842-51 A M Dynesius, 1852-56 N A Bergström, 1856-60 J C Wahlberg, alla Piteå. Förliste 1860 under en svår storm utanför den holländska kusten.

Skeppsbyggmästare ERIK ANTON LÖFGREN från Piteå

1845 AMALIA, skonert, 72,55 svl, längd 82,70, bredd 22,80.
Ägare 1845 Herrar Justus Tranchell & John W Wilson, Göteborg.
Skeppare 1846 F T Dahlström, Stockholm.

1845 CHRISTJAN, skonert, längd 88,85, bredd 23,30.
Ägare 1845 P M Anker, Köpenhamn.

Skeppsbyggmästare J P PETERSSON

1845 ACTIV, skonert, 51,54 svl, längd 74,73, bredd 20,85.
Ägare 1845 Handelshuset Dyberg & Flensburg, Malmö.

1846 THORDENSKÖLD, brigg, 135,72 svl.
Troligen byggd för köpman Hans Paasche, Bergen.
Skeppare 1846 A Gjerding, Norge.

1847 HEBE, skonert, 76,72 svl.
Ägare 1847 Herrar C och M Möller, Malmö.

1847 HOPPET, skonert, 40,70 svl, längd 63,5, bredd 19,75.
Byggd 1842 vid Simo Kapell i Finland. Fartyget hette ursprungligen CZAR PETER.
Ägare - 1846 arbetskarlen Anders Carlström, Torneå,

- 1846 handlanden J A Clausén och styrmannen Hans Gustaf Lidström, Piteå, 1853 handlanden J A Clausén. Huvudredare 1848-52 J A Clausén. Skeppare 1848 C A Lindqvist, 1850 N A Bergström. Fartyget förbyggdes 1847 vid Prins Carls varv. I juni 1853 låg det i Stockholm och skulle försäljas.
- 1848 PATRON LARS, skonert, 79,87 svl, längd 82, bredd 25,15.
Byggd 1837 i Åbyn av skeppsbyggmästaren Johan Hedqvist från Öjebyn för handelsman E M Degerman i Piteå samt några Skellefteåbor. Den var byggd i furu på klink och krael och tacklad till skonertgaleas. Förbyggdes 1848 vid Prins Carls varv. Ägare 1848 A Klum, A B Edin och P Markström, Piteå, 1853 Klum, Edin och J A Lundberg. Huvudredare 1841 A Klum, 1845-48 P Markström. 1850-54 A Klum. Skeppare 1843-52 Isak Grahn, Piteå. 1853-54 C O Roslin, Piteå.
- 1848 OTHELLO, brigg 113,62 svl.
Ägare 1848 Handelshuset Elsner, Malmö.
- 1848 JEDDERN, barkskepp, 175,26 svl.
Ägare 1848 konsulerna Kjaelland & Sömme, Stavanger.
- 1849 GRIMNER, skonert, 67,28 svl.
Byggd i Edskönäs, Gävleborgs län, okänt år. Förbyggd 1849 vid Prins Carls varv. Ägare 1849 brukspatron Eric Degerman och sjökaptan P Markström, Piteå, 1854 brukspatron E M Degerman, Degerfors och änkefru Anna Markström, Piteå. Huvudredare 1848-56 E Degerman. Skeppare 1848- 56 F V Markström.
- 1850 RAPID, skonert, 62,52 svl.
Ägare 1850 Handelshuset Frick & Möller, Malmö.
- 1850 ELISABETH, barkskepp, 150,31 svl.
Ägare 1850 Handelshuset Tottie & Arwidsson, Stockholm.

- 1851 ENIGHETEN, skonert, 45 svl, längd 69,80, bredd 20,80.
Byggort och byggår okänt. Förbyggd 1851 vid Prins
Carls varv. Ägare 1851 C G Conradsson, Skellefteå.
- 1851 ELISA, skepp, 147,21 svl.
Ägare 1851 ett Malmörederi. Skeppare 1851 A Möller.
- 1852 NANCY, barkskepp, 150,59 svl.
Ägare 1852 Casparson & Schmidt, Stockholm. Skepp-
are 1852 N H Hagberg, Göteborg.
- 1853 HEDWIG & THILDA, skonert, 90,4 svl, längd 89,65,
bredd 23,30.
Ägare 1853 konsul A C Holm, Malmö.
- 1854 THORA, barkskepp, 158,09 svl, längd 109,5, bredd
27,7.
Ägare 1854 Peter Petersen, St Thomas, (danska
västindien). Skeppare 1854 J Thomsen, Flensburg.
Fartyget förolyckades troligen 1868. Skrovet in-
köptes samma år av vice konsuln Lars Glas, Umeå.
Förbyggdes under vintern 1868-69 i Umeå varvid
namnet ändrades till WIRA. Såldes till Stockholm
1873. Slopades efter haveri 1896 vid Sturkö i
närheten av Karlskrona.
- 1854 HERCULES, brigg, längd 103,78. bredd 25,88.
Ägare 1854 Fedder Momsen, Flensburg.

Skeppsbyggmästare FERDINAND PETERSSON

- 1855 CLARA, skonert, 77, 88 svl.
Ägare 1855 J H Dieden, Malmö.
- 1856 HERULF TROLLE, barkskepp, 225,70 svl, längd 137,58,
bredd 24,75.
Ägare 1856 grosshandlare P C Knudsen, Köpenhamn.
Skeppare 1856 AC Wandahl.
- 1856 LAVANT, skonert, 80,43 svl, längd 99,09, bredd 20,58.

Ägare 1856 A Haagendijk jr, Haardingen, Holland.
Skeppare 1856 C Van Geldern.

Skeppsbyggmästare J C CHRISTENSEN

- 1857 CHARLOTTA, brigg, 113,43 svl, längd 100, bredd 30
115/120, furu på klink och kravel.
Byggd 1852 på Åland. Kallades då MAXIMILIANA och
var tacklad till skonert.
Ägare 1854-64 hovkamrer Nils Clausén, Skellefteå,
1865-74 maskinisten Johan Berglund, Sävenäs, samt
ytterligare tolv personer.
Skeppare 1854-65 C O Roslin, Piteå.
Fartyget inköptes av Clausén för 13 000 riksdaler
banko, tacklades om till brigg vintern 1856-57 vid
Prins Carls varv och namnet ändrades till CHARLOTTA.
Förolyckades 1874.
- 1857 FREDRIK, skonert, 72,42 svl, längd 86,70, bredd 20,80.
Ägare 1857 Handelshuset Hillebrandt, Köpenhamn.
Skeppare 1857 P Christiansen.
- 1858 AUGUST, skonare, 51,59 svl, längd 80,5, bredd 21.
Ägare 1858 C A Winroth, handlanden J A Clausén och
handlanden J A Engman, Piteå. Huvudredare 1860-64
C A Winroth, 1866-74 vice konsul A F Engman, Piteå.
Skeppare 1858-64 M Nordswan. Såldes 1874 till
Roslagen.
- 1858 WINROTH, skepp, 143,1 svl, längd 111, bredd 28,75.
Ägare 1858 C A Winroth samt Brödrene Salvesen,
Stauboe. Skeppare 1858 S A Salvesen.
- 1859 ULRICA, brigg, 94,61 svl, längd 94,67, bredd 27,67.
Ägare 1859 C A Winroth till 3/4 och kapten L H
Thomsson, Stockholm till 1/4. Huvudredare 1859-68
C A Winroth. Skeppare 1859-60 L H Thomsson, 1862-
66 J C Wahlberg. Såldes 1868.
- 1860 ERNST, skonert, 28,15 svl, längd 63,5, bredd 17,5.

Ägare 1860 C A Winroth. Huvudredare 1862-72 C A Winroth. Skeppare 1860-62 Johan Lundqvist från Hortlax, 1864-66 G W Lindqvist. Såldes 1872.

1861 ALICE, brigg, 101,65 svl, längd 95, bredd 27,67. Ägare 1861 C A Winroth. Huvudredare 1862-66 C A Winroth. Skeppare 1861-62 A M Dynesius, Piteå, 1864 C L E Ahlsell, 1866 N A Skogström. Strandade 1866 på Bornholm.

1861 HILMA, brigg, 95,24 svl, längd 99,75, bredd 25. Ägare 1861 C A Winroth till 5/6 och kapten J F Lagerholm, Piteå till 1/6. Huvudredare 1869/70 E Fröberg & Co, Stockholm, 1869/70-72 C A Winroth & Co. Piteåfirman kan ha sålt fartyget till Stockholmarna för att senare återköpa det men mer sannolikt är att bägge bolagen var delägare och att endast huvudredareskapet växlade. Skeppare 1861 J F Lagerholm, 1869-72 N A Skogström. Fartyget såldes i februari 1872 till ett rederi i Simrishamn.

Skeppsbyggmästare GUSTAF E LUNDQVIST

1863 CARL, brigg, 89,82 svl, längd 96,8, bredd 26,4. Ägare 1863 Handelsbolaget C A Winroth & Co till 7/8 och kapten Eric Ericsson i Klockarboda vid Öregrund till 1/8. Huvudredare 1864-66 C A Winroth & Co. Skeppare 1863-66 E Ericsson.

Skeppsbyggmästare okänd

1864 FRITHIOF, brigg, 69,0 nyläster. Ägare 1864 C A Winroth & Co "till största delen", 1866 ett norskt rederi. Skeppare 1864-66 N Salvesen, Norge.

anmärkningar

- 1) svl = svåra läster, 1 svår läst motsvarade 2,45 ton. Ersattes på 1860-talet av nyläster, 1 nyläst motsvarade 4,25 ton.
- 2) Längd- och breddangivelserna avser fot.
- 3) Byggmaterial och byggnadssätt är furu på kravel där ej annat anges.
- 4) Där huvudredare anges saknas uppgift om de exakta ägareförhållandena. Huvudredaren kan vara ensam ägare eller delägare i ett fartyg med många intressenter.

Källor

- Boberg Kurt, "Västerbottnisk Skeppslista", Umeå 1977
- Forsberg Allan, "Sjöfart och skeppsbyggeri", Norrbotten 1964-65
- Moberg Arvid, "Sjöstad", Luleå 1971
- Norrbottens-Posten
- Sveriges Skeppslista
- Piteå Tingsrätt:
- Piteå Rådhusrätts Småprotokoll 1866 (bouppteckning efter C A Winroth)
- Skellefteå Museum:
- Handlingar efter sjöfartsforskare Carl-Ola Andersson
- Landsarkivet Härnösand:
- Norrlands Sjöassuransförenings Registerböcker
- Piteå Häradsrätts Småprotokoll 1855 (försäljning av Prins Carls varv)
- Piteå Magistrats Protokoll
- Piteå Sjömanshus' fartygsregister och mönstringsrullor
- Piteå Tullkammares skeppsmätningar
- Riksarkivet Stockholm:
- Kommerskollegiums arkiv, Fribrevsdiarier
- Statens Sjöhistoriska Museum, Stockholm:
- Ritning från Prins Carls varv 1843
- Brandförsäkringsverket, Stockholm
- Brandförsäkring för Prins Carls varv 1847

BYAKISTAN I SIKFORS

Arne Forsén, Piteå

Ett telefonsamtal från Ulf Holmberg hösten 1979 inledde mig i en fritidsverksamhet som har gett mig mycket nytt lokalhistoriskt stoff, men som framförallt gjort att jag har lärt känna några personer med ett brinnande intresse för gamla tiders människor och miljöer. Fritidsverksamheten gällde en kurs i Sikfors äldre historia, något som låg mig varmt om hjärtat eftersom mina förfäder kommer just från den byn. Kursdeltagarna hade för övrigt alla anknytningar till byn, men bara en - Karl Gustav - bor där. Vi började på senvintern 1980 och vi fortsätter än. Vi får nya uppslag allteftersom arbetet fortgår och det ska så småningom bli en bok av det hela.

Vad var det som satte igång verksamheten? En byakista som bör vara hos åldermannen hittades under en vindsröjning av en fastighet i byn. Den hade varit försvunnen en längre tid och eftersom byns äldsta dokument hade funnits just i den här kistan, så blev glädjen stor i Sikfors, när den kom tillrätta.

Av de hundratals akter, som man då hittade, gjorde Ulf (vår skicklige kursledare) och Ingerd ett urval på ca 300 sidor, som blev grunden för vår verksamhet. Vi har tittat på och grovsorterat det övriga materialet också, men vi får vänta ett tag med det.

Arbetsuppgiften blev nu alltså att försöka tolka dokumenten. Den äldsta skriften är från 1672, men det mesta är från 1700- och tidigt 1800-tal. Jag upptäckte snart att 1600-tals skrift är svår att tyda men mina kurskamrater som förutom de ovan nämnda är Sonja, Marianne, Gerda, Andrea och Gunnar är väldigt duktiga att tyda de ofta otydliga bokstäverna.

Byakistan innehöll en mängd domstolsprotokoll med vitt skilda innehåll. Det kunde röra sig om laxfisket (äldsta handlingen), vägar och vägunderhåll, skvaltkvarnars byggande, rågångars dragning, olovligt timmerhuggande m.m. Det fanns överenskommelser mellan byns innevånare hur man skulle hålla får i skogen eller hur man skulle fördela kronans utsäde när tiderna var dåliga. I kistan hittades också stickor försedda med byns bomärken. Sådana stickor har ej hittats i Norrbotten tidigare. (Enligt Ulf som har forskat i saken.)

Det är fascinerande läsning när man går igenom papperen. Mänskliga svagheter som avundsjuka och skvaller framskymtar men även hjälpsamhet och bygemenskap kommer fram ur handlingarna. Människornas svagheter måste man sätta in i ett historiskt sammanhang. När byborna på 1830-talet bygger ut laxpatorna så att älven nästan stängs av, då är det utslag av djup fattigdom som drabbade hela Norrbotten p g a ihållande missväxter. Man gör ett försök att fånga mer lax. Piteborna som har Fällforsens laxfiske ovanför Sikforsen reagerar naturligtvis snabbt och stämmer byborna för olaga fiskemetoder. Sikfors byamän döms att böta, men det antyds att om man av fattigdom ej kan betala böterna, så får dom anstå. Enligt byastämмо-protokoll fört den 17 maj 1830 har man bestämt att ingen bybo får för egen del inropa tionde fisket (kyrkans andel i fisket) och ev göra sig förtjänster. Det är hela byns angelägenhet att gemensamt ge ett bud på tiondefisket. Så betalar man t ex kronolänsmannen Carl Laestadius 8 Rsd och 20 sh, "för dennes å arrende inropat Pasthor tillkommande Tionde fisk af Sikfors by". För besväret får han dessutom en fjärding saltad sommarlax som man skall leverera vid jultiden.

Den 12 november 1825 hålls laga ting med Pitem

tingslag. Sikfors byamän anser sig ha blivit ärekränkta av drängen Johan Eric Johansson Twärån som har kallat byborna för tjuvar. Men ärekränkningen var svår att bevisa och drängen nekade till beskyllningen. Målet uppskjöts till nästa ting. Hur gick det då? Det har vi ej hunnit undersöka än. Men när jag åker till landsarkivet i Härnösand får jag väl försöka forska vidare. Jag tog upp det här fallet för att ge ett exempel på fientligheter mellan olika byar. Sikforsborna och Tväråborna var ej såta vänner. Det märks i många sammanhang. Samhället Twärån startade som ett nybygge på ett område som Sikfors sedan gammalt hade utnyttjat och ansåg som sitt. Det gamla grollet fortsatte. Förresten hur är det i dag med byaantagonism? Märks den fortfarande under fotbollsmatcherna mellan grannbyarna?

Jag lämnar byakistan för ett tag. När man läser i handlingarna vill man, som jag tidigare nämnt, gärna fördjupa sig i byns historia. Hur gör man då? Man tittar i kyrkoböcker av olika slag, döds- och födelseböcker, husförhörböcker, kyrkliga räkenskapsböcker. Man studerar mantalsslängder, soldatrullar och gamla tidningar och söker reda på om det har skrivits om Sikfors tidigare. Då hittar man t ex en skrift av J. Häggström "Några

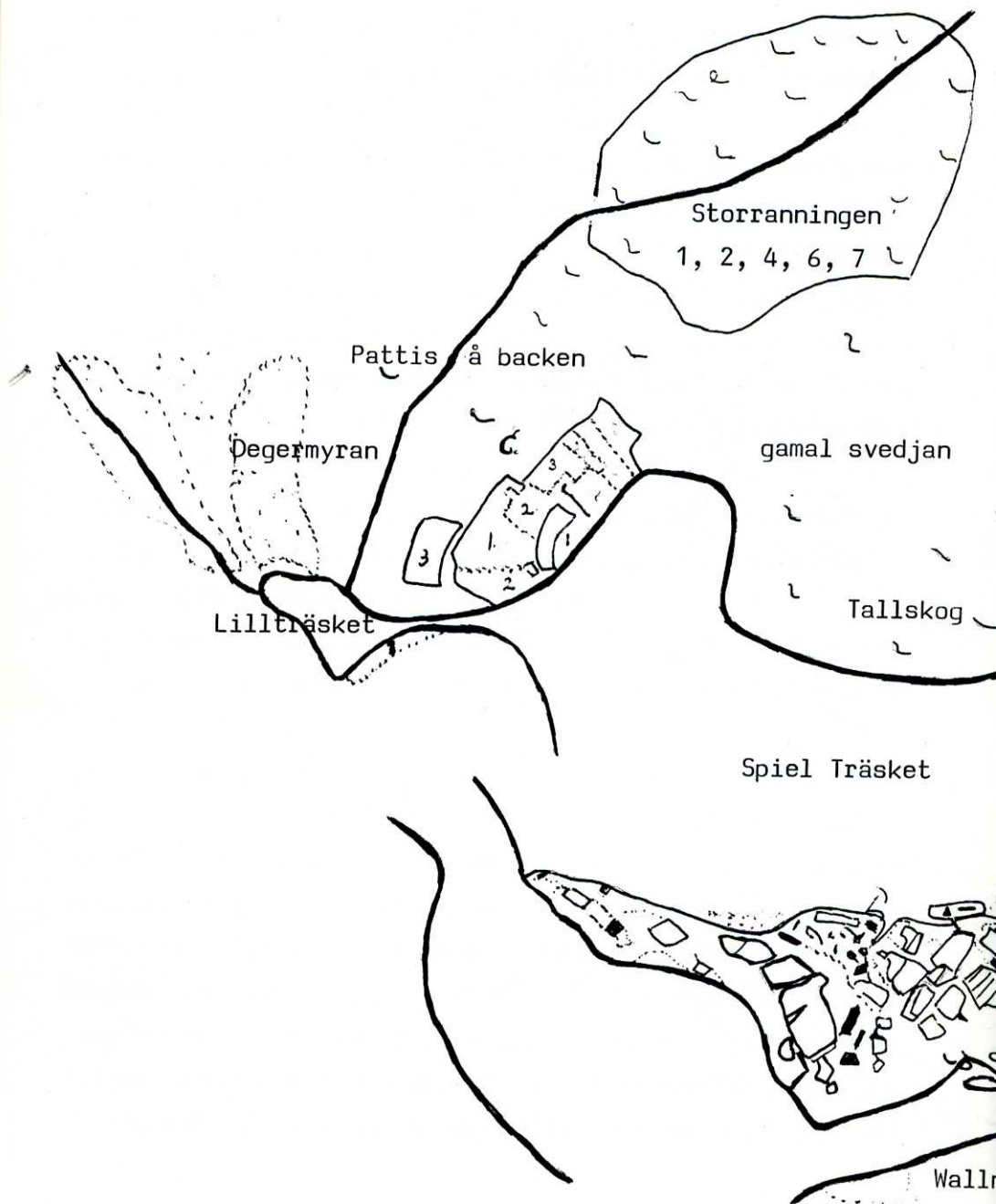
data ur Piteå älvdals historia och personliga minnen om de äldsta bruken". Där behandlas bl a Borgfors bruk och dess historia.

Borgfors var den finbladiga vattensåg, som på 1750-talet ersatte en gammal grovbladig såg. Denna ägdes till 1/3 av Sikfors byamän. (Arne-mark hade 2/3) Den nya sågen ägdes av ett konsortium från Piteå och det blev många förvecklingar innan den nya effektiva finbladiga vattensågen kom i gång.

Jordaboken (som innehåller Gustav Vasas skattläggning) ger också information om byn och dess invånare. 1543 finns det 8 skattebetalande bönder men siffran kommer att sjunka senare i synnerhet under 1600-talet - Sveriges stormaktstid.

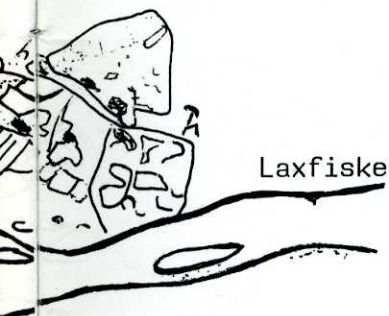
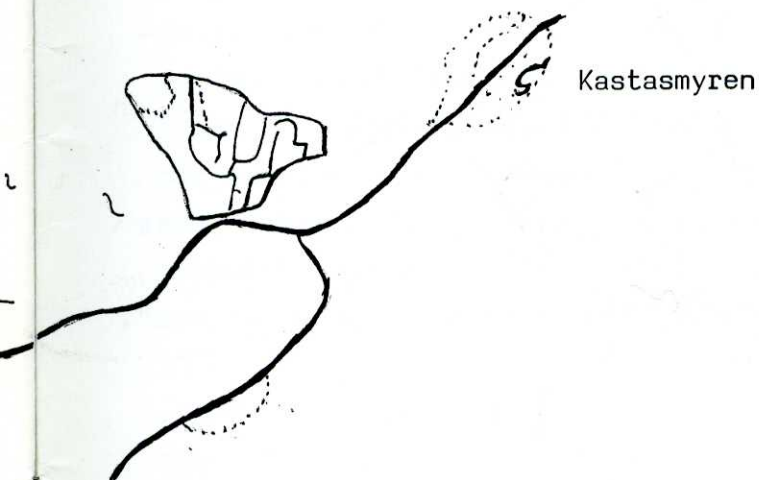
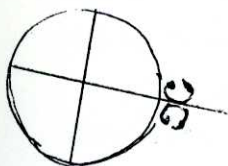
Lantmäterikartorna är intressanta källor till byns historia. En av 1700-talskartorna visar fäbodarnas placering. Med hjälp av kartan sökte vi reda på den gamla fäbodvallen vid det dåvarande Spielträsket. Det fanns tydliga bevis på rester av fäbodsverksamhet. Mjölkkällare med kallmurade väggar låg dolda i växtligheten. Få eller inga av byborna kände till den här fäbodvallen, det var alltså länge sedan den hade slutat fungera.

Afriktningh oppå Sijkforsen Byes Egor Uthi Wästerbott



us Läns Norre Contract och Pitheå Sockn. Anno 1701

Hans Linn



Men en gång var den viktig för byn.

Jag har tidigare nämnt att vi ska skriva en bok om Sikfors äldre historia. Byakistan kommer att ge mycket material till den boken. Vi saknar den fullständiga byaordningen. Den kanske dyker upp under det fortsatta arbetet. En sån här dokumentation som vi håller på med blir aldrig färdig. Vi hoppas att den kan ge stimulans till nya forskningar i byns historia. Man pratar numera ofta om livskvalitet. Och för att citera Karl-Hampus Dahlstedt "En viktig del av livskvaliteten är just kunskapen om oss själva och vår bakgrund, och medvetenheten om människornas miljö och livsvillkor. Det är detta som de humanistiska vetenskaperna innerst sysslar med".

"Sikfors by och byakista" utkom november 1981.

"MOBERGS BOKBINDERI" - EN BASUTSTÄLLNING

Eva Landberg, Piteå

Olov Moberg kom till Piteå 1881. 100 år senare färdigställdes Piteabygdens fornminnesförenings första basutställning "Mobergs bokbinderi".

Utställningen är uppbyggd i två rum och visar dels hur en bokbindarverkstad kunde se ut i början av 1900-talet, dels de olika arbetsmoment som förekommer vid inbindningen av böcker. Ingrid och Joel Mobergs berättelser samt fotografier tagna av Arne Degerman har varit till stor hjälp vid utställningsarbetet. Inventarierna från bokbinderiet har kompletterats med bokbindarmaterial som t ex papp, klot, skinn och kapitälband.

Mobergs bokbinderi 1885 - 1965

Bokbinderiet grundades 1885 av Olov R Moberg. Som tidigare nämnts kom han till Piteå 1881. Här arbetade han i Nygrens bokbinderi till 1885, då han hyrde två rum av E. A. Lundkvist för sin blivande verksamhet. Fyra år senare, 1889, köpte han en fastighet på Prästgårdsgatan, mitt emot Pingstkyrkan.

Familjen bestod av fadern Olov, modern Maria Lovisa, döttrarna Hulda och Elisabet samt sonen Joel. Alla utom dottern Elisabet arbetade i bokbinderiet. Joel började vid 15 års ålder.

På 1920-talet minskade arbetstillgången hemma i bokbinderiet. Bristen på arbete gjorde att Joel genomgick en handförgyllningskurs i Danmark. Senare arbetade han som bokbindare både i Luleå och Norrköping.

En pappershandel i anslutning till bokbinderiet i Piteå öppnades 1935.

Firman övertogs av sonen Joel 1943. I samband med övertagandet slutade Joels fru, Ingrid, sitt arbete utanför hemmet och började i stället i bokbinderiet. Sedan 1943 har som mest åtta personer arbetat samtidigt i bokbinderiet. De största kunderna var domsagan, länslasarettet, polismyndigheten, biblioteken och tryckerierna.

Verksamheten upphörde 1965 i samband med att kommunen övertog och rev fastigheten. På den gamla tomten står idag ett punkthus.

FLOTTNINGSARKIVET I RÅDHUSETS KÄLLARE

Bo Lindhammar, Piteå

Efter ett tips från jägmästare Tage Sjöberg vid Piteå flottningsförening sommaren 1980 om gamla flottningshandlingar gjorde personal från museet en första granskning av materialet. Det befanns då vara mycket intressant och omfattade handlingar från dels de nedlagda flottningsföreningarna i Luleå och Kalix, dels den fortfarande aktiva i Piteå. Ett övertagande brådskade, ty böckerna förvarades till större delen i en fuktig källare och i ett uppvärmt förrådshus. Vår föreningsstyrelse beslöt att vi skulle tacka ja till ett erbjudande om förvärv - aktsamlingen var ju i sitt slag rätt unik.

Landsarkivet i Härnösand hade nu också börjat intressera sig för handlingarna, men på senhösten 1980 avgjorde Piteå flottningsföreningsstyrelse ärendet: hemorten gynnades.

En julimåndag 1981 rullade en flyttbuss upp framför källaren i Böle. Efter en jätlig förmiddag var källaren tömd så när som på vissa aktuella handlingar, som skulle vara kvar.

Dessutom hade en hel del material hämtats från förrådshuset, där Kalix-böckerna fanns.

Redan samma dags kväll var alla volymer uppställda på hyllorna i rådhusets källare. Den hade ju tidigare använts som kommunarkiv och var alltså väl lämpad nu som arkiv för flottningshandlingarna.

Sammanlagda antalet hyllmeter ute i Böle hade varit ungefär 150, och vi hade tagit kanske hälften. Innan vi hann flytta över resten av "Kalix-arkivet" bad den kommunen att få tillbaka "sina" handlingar. Denna begäran var ju rimlig. I oktober 1981 hämtades så dels de Kalix-böcker vi redan tagit, dels återstoden ute i Böle.

Vad omfattar då vårt flottningsarkiv? Lule-delen innehåller akter från flottningsföreningarna för Stora och Lilla Lule älv, dels deras biflöden. Här finner vi alltså handlingar från Bodträskåns och Flarkåns flottningsföreningar samt Lule älvs Strömrensningsaktiebolag. Småföreningarna uppgick nämligen så småningom i Lule älvs flottningsförening, som på 70-talet den också måste upphöra. Flottningen hade blivit för ekonomisk. Arkivets Pite-del omfattar förutom själ-

va huvudälven även föreningarna för Lillpite älv, Rokån, Nedra Tvärån eller Stockfors älv samt Tvärån och Vistbäcken. Vi möter här samma koncentrationssträvan som för Lule älv.

Själva innehållet i arkivmaterialet rör sig - för att nu bara ge några exempel - kring protokoll, korrespondens, kraftverk, regleringar, virke, rättshandlingar samt sist men inte minst det eviga problemet - ekonomin. Handlingarna spänner över en tidrymd av ungefär hundra år, från 1880-talet fram till 1970-talet.

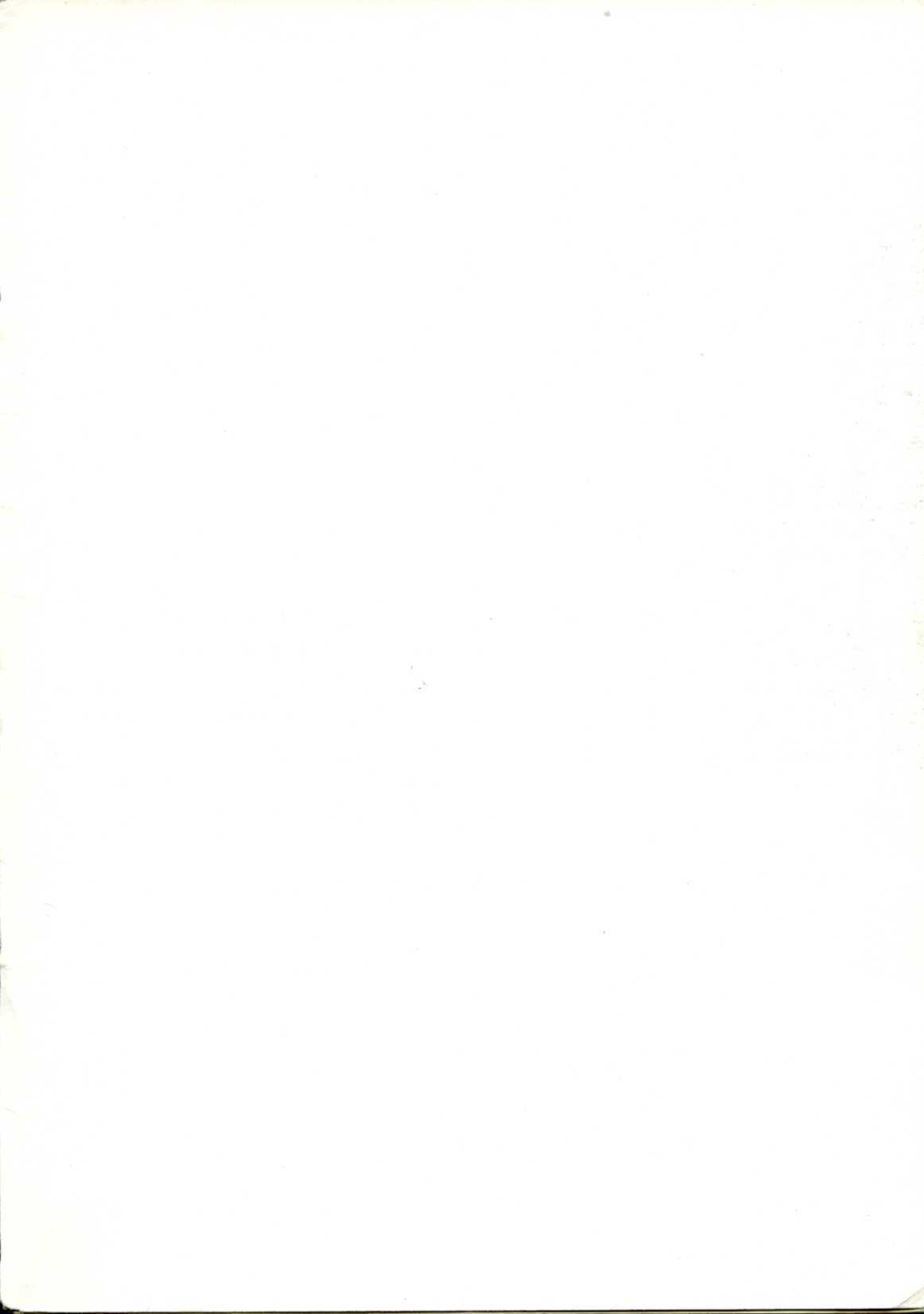
Bakom alla fakta hittar man även människoöden. Den gamla flottningsarbetaränkan tackar allra ödmjukast för den kubikmeter ved hon tillerkänts som årsbränsle tills vidare. Sedan skriver dottern, som övertagit skötseln av den orkeslösa modern och stugan, och tackar även hon, minst lika underdånigt, för att de fortfarande får veden. - En flotte stjälp, en arbetare drunknar. Men han får liksom skylla sig själv. Karl'n var ju inte simkunnig. - Brister isen och åkaren följer med sitt lass ner i djupet: måste då föreningen vara ansvarig och stå för följderna? - En flottarbas spränger av hjärtans lust i älven - helt olagligt. Hans milda dom i under-

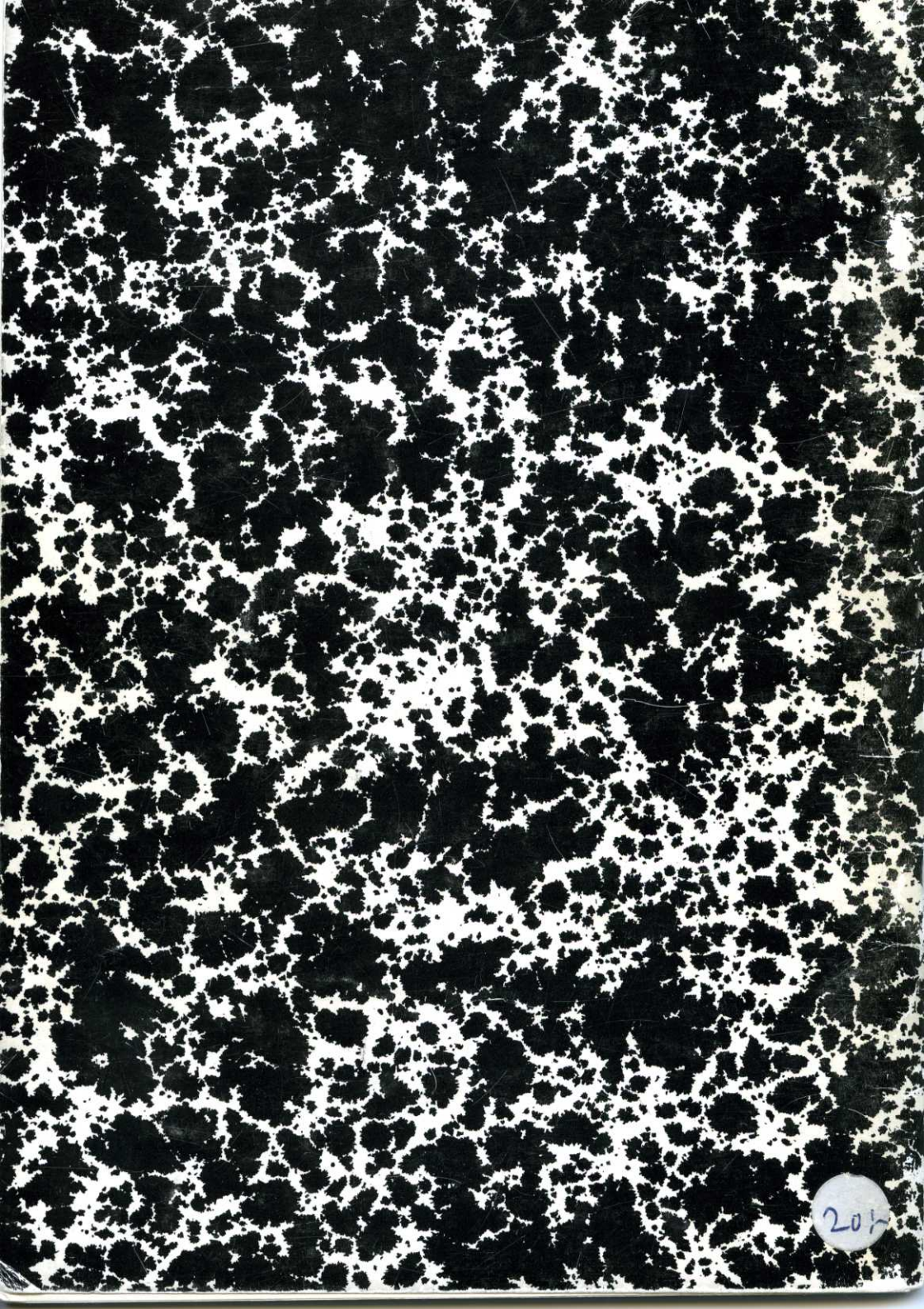
rätten överklagas ilsket av åklagaren, som just funnit att basen ett tiotal år tidigare dömts för att för en annan flottningsförenings räkning också ha sprängt lika olagligt och dömts.

"Tillgrepp av flottgods" är - inte oväntat - givetvis något som föreningarna ser allvarligt på. Vederbörande dras inför domstol och blir näpst. Sig själv till straff och andra till varnagel. - "Kontraktsbrytare" svartlistas, t.ex. de som strejkade vilt i Vistån 1932. En förteckning, noga graderad, över "personer som demonstrerat och hotat flottningsarbetarna" sänds ut till "Herrar Skogs- och Flottningsarbetsgivare." Dessa erinras om "den ståndpunkt varje arbetsgivare bör intaga mot personer, som utan giltigt förfall upphöra med åtaget arbete." - I årsberättelserna fram till 50-talet redovisas antalet svåra olycksfall.

Varför arkivera flottningshandlingar? Skälet är att de utgör en viktig källa till de senaste hundra årens ekonomiska utveckling. Träindustrin var ju långt in på våra dagar helt beroende av flottningsstimret. För många män utgjorde förtjänsten från flottningen ett smått oundgängligt tillskott i kassan.

Forskare vid Umeå och Lunds universitet har uppmärksammat vårt arkiv och hämtar därifrån material till doktorsavhandlingar. Men givetvis är handlingarna tillgängliga också för alla andra intresserade, som vill veta något om t.ex. sina förfäders villkor.





206