



Skonerten Sylphide under byggnad på Vindskärs varv 1885

Varven och rederierna i Sundsvallsområdet var viktiga för trävaruexporten

När ångsågsepoken inleddes 1849 med Tunadals ångsåg och 1860 med Eriksdal på Alnö, hade trävaruexporten varit igång sen 1600-talet. En viktig faktor var då tillgången på fartyg, på den tiden segelfartyg. Vatten-sågarna längs Ljungan och Indalsälven levererade virke som flottades ner till kusten och den första fasen i industrialiseringen var att bygga fartyg för att skeppa virket till Stockholm och ut i Europa. Det Bottniska handelstvånget, som avskaffades 1765, innebar tvång att angöra Stockholm. Avskaffandet av brittiska importtullar på sågat virke på 1840-talet gjorde att exporten ökade kraftigt. Tillgången på trä i Norrland var en förutsättning för både virkesexporten och fartygsbyggandet.

Första varvet i Sundsvallsdistriktet var beläget på Skeppsholmen i deltat, där flygplatsen nu ligger. Varvet tillverkade prämar och lastfartyg under 1600-talet. Under 1700- och 1800-talet anlades 13 varv, bl.a Wifsta varv, Framnäs varv, Ortvikens varv, Sundsvalls stads varv, Sundsvalls skeppsvarv, Rosenborgs varv, Mons varv, Vindskärs varv, Kubikenborgs, Essviks och Svartviks varv. Flera av varvsnamnen lever kvar än idag. Sammanlagt byggdes över 400 fartyg under denna period, vilket gjorde Sundsvallsdistriktet till en av landets större fartygstillverkare. Ofta såldes både fartyg och virkeslast på slutdestinationen, så behovet av nybyggnad var stort. De flesta varv lades ner på 1870-talet då ångsågarna kom att dominera företagandet. Alnö hade dock aldrig något varv.

Sjöfarten, som ofta drevs av rederier ägda av trävaruhandlarna, var betydande och flera rederier stod för såväl fartygsbyggen som frakttuppdrag. Segelfartygen dominerade under större delen av sågverksepoken men ersattes successivt på 1900-talet av ångfartyg. Exporten av sågat virke gick till hela Europa, Mellanöstern, Afrika och ända till Australien. När väl virkeslasten hade lossats i någon utländsk hamn tog skepparen gärna nya frakttuppdrag. På så vis kunde skeppen vara ute på haven i flera år tills det blev dags för frakt, kanske med salt, till hemtrakterna. Fick man inte nya uppdrag lastade man skeppet med ballastgrus som vid ankomsten lossades med skottkärror dragna av ballastkäringar, en av flera kvinnoysslor. Sjöfarten var naturligt nog säsongsberoende. När isen i Bottenhavet hade släppt på våren var det stor fest när de första segelfartygen anlände till Alnöundet och utlastningen kunde börja.

Hans Gillgren

Föreningen Sågverksfolket

Källor: Medelpads Sjöhistoriska Förening och Sågverksfolkets böcker om Sågverksepoken