

SKEPPARE FRÅN VÄSTERVÅLA OCH DERAS BÅTAR

I INLEDNING

1.1 Källor

I husförhörslängderna (hfl AI) från andra hälften av 1800-talet finns uppgifter om att ett antal Wålabor haft sysselsättning som matrosar, pråmskeppare, skeppare eller ångbåtskaptener. Arbetet har utförts på segeljakter, ångbåtar eller pråmar som trafikerat Strömsholms kanal.

Med stöd av kanalbolagets sk sluss-specialer är det i några fall möjligt att få uppgifter om de båtar som dessa skeppare och kaptener fört befäl över.

För varje fartyg som trafikerar kanalen registreras fartygets och skepparens namn, färdsträcka, last/pråmar och avgifter. Fraktsedlar ligger som verifikationer. Pråmar redovisas till antal - via fraktsedlarna för resp pråm kan man söka fram deras namn/ beteckning och namn på pråmskepparna.

Sluss-specialerna förvaras tillsammans med annat arkivmaterial från Strömsholms kanal i kommunhuset i Hallstahammar. Specialerna finns bevarade i obruten följd från 1797 och omfattar för varje år 3-5 inbundna volymer med en tjocklek av 10-15 cm vardera, alltså ett mycket stort material.

1.2 Litteratur

I den rikhaltiga litteraturen om Strömsholms kanal finns en hel del uppgifter om de båtar som trafikerat kanalen, men tyvärr sparsamt med uppgifter om vilka personer som fört befälet som skeppare eller kaptener.

Följande arbeten har här utnyttjats

- Berggren, Bonzo: Strömsholms kanal båtar och original (Uddevalla 1994) (cit Berggren), som bl a innehåller dokumentation över ett stort antal av de ångfartyg som trafikerat kanalen under 1800-talet samt en förteckning över några av segeljakterna med uppgifter om ägare och skeppare för flera av dem.

- Holmberg, Erik: Ångbåtarna på Strömsholms kanal. Med skeppskatalog av Gunnar Hedman (Nr 8 i Stiftelsen Skärgårdsbåtens Skriftserie (Stockholm 1998)). Skriften innehåller ett nytryck av en artikelserie som Holmberg publicerade i Svensk Sjöfartstidning 1933-34 under rubriken "Strömsholms kanal. En återblick med anledning av den reguljära trafikens upphörande" (cit Holmberg). Hedmans skeppslista ger information om fartyg i linjetrafik på Strömsholms kanal 1861 - 1932. (cit Hedman).

- Bergslagens pulsåder - Strömsholms kanal 200 år (Västmanlands fornminnesförening och Västmanlands läns Museum Årsskrift 72 /1995), främst s 161 ff "Fartygen, skepparna och sjöfolket" författad av Kjell Ove Matsson (cit Matsson)

- En socken och en sjö Västervåla - mitt i Bergslagen, utg av Västervåla Hembygdsförening (Södertälje 1990), främst avsnittet Strömsholms kanal, s 34 ff, som till stor del bygger på B Berggrens bok (cit Vålaboken).

Alla dessa publikationer innehåller fotografier på kanalbåtar, bl a av en del som förts av skeppare och kaptener från Västervåla. Även i publikationen "Bilder och berättelser - Strömsholms kanal 200 år" utgiven av Stiftelsen Smedjebackens Ångbåtshamn och Norrbärke Hembygdsförening (Smedjebacken 1995) finns ett fint bildmaterial (cit Smedjebacken).

1.3 Studiens omfattning och begränsningar

Undersökningen omfattar perioden ca 1860 - 1900. Uppgifter om skeppare mfl kanalfarare har registrerats från husförhörslängderna AI:11 - AI:16, som omfattar perioden 1852 - 1898.

För kategorin skeppare/ångbåtskapten har fartygsnamnen eftersökts. När det gäller pråmskeppare redovisas här endast deras personuppgifter (namn och bosättning i Västervåla) - att även efterforska pråmarnas namn har bedömts som en alltför stor uppgift i detta sammanhang. För matroserna lämnas endast antalsuppgifter.

Seglationsperioden sträckte sig från april till november. Eftersom sluss-specialerna är ett digert material har genomgången

måst begränsats till väsentligen en månad per seglingssäsong, varvid juli månad resp år har valts eftersom trafiken då synes ha varit som tätast.

Fartygens ägare och hemvist (hemmahamn) framgår inte direkt av specialerna liksom inte heller skepparnas bosättningsort. För uppgifter om redare/ombud får man gå till fraktsedlarna för varje transport. Skepparna namnges med efternamn och förnamnsinitial (oftast). I de ganska få fall då efternamnen är avvikande är de lätta att identifiera och knyta till båtar. Men eftersom patronymikon (-sonnamn) är frekventa är det ofta vanskligt att avgöra om det rör sig om en eftersökt Vålaskeppare.

I några få fall bär en segeljakt och ett ångfartyg samma namn (ex Norberg, Engelsberg, Nordstjernen) vilket kan skapa oreda när det gäller att avgöra vilken typ av båt några av skepparna har fört. Fartygstypen "ångbåt" anges oftast, men inte alltid, i specialerna.

En viss osäkerhet vidlåder därför vissa av uppgifterna i redovisningen. I de fall kopplingen skeppare/fartyg inte med någon säkerhet gått att göra med stöd av specialerna/fraktsedlarna och uppgifter i litteraturen, har något fartygsnamn inte angetts för skepparna ifråga.

II KANALSEGLATIONENS OMFATTNING OCH UTVECKLING

Till grund för avsnittet ligger bl a Kjell-Ove Matssons redovisning (Matsson a a, s 161 ff) i jubileumsskriften 200 år samt Erik Holmbergs artiklar i Svensk sjöfartstidning (Holmberg a a).

Redan 1781 kunde man segla från Västanfors till Ramnäs. År 1786 utvidgades segelleden norrut till Norrbärke och 1788 söderut till Skanzen, men först mot slutet av 1795 var det möjligt att färdas hela sträckan till Strömsholm.

Kanaljakterna

Före 1860-talet var alla båtar seglande lastfartyg, s k kanaljakter. Begreppet "kanal- eller malmschasar" användes inte då kanalen var ny. Matsson anger, att ca 680 kanalafartyg finns dokumenterade, varav ca 500 jakter var byggda längs kanalen.

År 1797 anges antalet båtar på kanalen till 48 st, men antalet ökar sedan kraftigt genom tillkomsten av ett antal varv längs kanalen. Sammanlagt 12 varv har lokaliserats, tre i Söderbärke, tre i Västervåla, två i Hallstahammar och ett i vardera Virsbo, Ramnäs, Seglingsberg och Surahammar. Av Västervålas tre varv låg ett i Ängelsberg, ett i Halvarsviken och ett i Västansjö. Största varvsverksamheten fanns i Söderbärke.

Av sluss-specialerna framgår, att antalet resor med segelfartyg ökade stadigt fram till toppåret 1872, då 3614 resor med segelfartyg noterades. Därefter sjönk antalet stadigt.(se nedan för år 1895). År 1873 fraktades den största mängden järn i kanalens historia, 69 408 ton. Under 1820-talet kunde en jakt lasta 120-150 skeppund, men under 1870 hade lastförmågan ökat till 350-400 skeppund (Matsson a a, s 164). 1 skeppund bergsvikt var ca 150 kg.

De flesta som arbetade på kanalbåtarna var från Söderbärke och de flesta redarna från Smedjebacken. Bruken längs kanalen hade egna jakter.

Den ökande bogserbåts- och pråmtrafiken ledde till, att segeljakterna stadigt minskade i antal. Efter sekelskiftet 1900 återstår endast en handfull segeljakter. Kanalens sist byggda jakt var Elida byggd i Kyrkbyn, Söderbärke år 1905. Elida var enbart seglare och saknade maskin. När hon avmastades till pråm 1913 var hon kanalens sista segeldrivna lastfartyg (Matsson a a, s 171 f). Ett antal segeljakter kom under åren att avmastas och konverteras till pråmar.

Ångbåtsepoken

Ångbåtsepoken inleddes efter kanalens ombyggnad år 1861. Fartygen SMEDJEBACKEN I och SMEDJEBACKEN II var de två första ångbåtarna som var byggda för kombinerad last- och passagerartrafik. De följdes åren 1863/64 av de första mer renodlade passagerarbåtarna DALARNE och NORBERG som alternerade på sträckan Stockholm - Smedjebacken med två turer i veckan. Med sina 9 knops fart var NORBERG den snabbaste båten på kanalen och var en av de båtar som fick stanna längst i kanaltrafiken (Holmgren a a).

De följdes av systerfartygen PIUS och STRÖMSHOLMS KANAL år 1865. En regelbunden, nästan daglig passagerartrafik mellan Stockholm och Bergslagsorterna var därmed igång. Rekordåret för passagerartrafik var 1898 då 13 072 resande registrerades.

Vid 1870-talets början utökades ångbåtsflottan genom bla 5 nya fartyg, byggda för lasttransport. Ett av dessa var JACOB som byggdes i Engelsberg och sattes i trafik under 1873. Ångbåtarna byggdes annars på andra ställen i landet.

De första ångdrivna bogserbåtarna för kanaltrafik var KURIREN, byggd år 1877 och SIGGE, byggd år 1878. Genom bogserbåtarnas ankomst övertog pråmarna undan för undan de seglande jakternas roll som lastfartyg på kanalen

I slutet av 1890-talet började en tilltagande nedgång i kanaltrafiken. I Holmbergs material finns följande uppgifter för år 1895, med 1906 års siffror inom parentes: år 1895 gjorde ångfartygen 1 203 (762) resor på kanalen med en sammanlagd last av 28 333 (14 934) ton; segelfartygen gjorde för samma år 775 (356) resor med 23 637 (10 858) ton och pråmarna 1 837 (1 355) resor med last.

Orsaken till nedgången var den tilltagande järnvägstrafiken, som tog över persontrafiken och en stor del av fraktgodset. En särskilt svår konkurrent blev Stockholm-Västerås- Bergslagens järnväg.

Den reguljära passagerartrafiken upphörde så småningom helt på kanalen år 1933 och lasttrafiken 1948.

III VÄSTERVÅLAS SKEPPARE OCH BÅTAR

III.1 Ångbåtskaptener

En handfull ångbåtskaptener, bosatta i Västervåla har noterats under den period som studien omfattar (se bilaga). För samtliga, utom för Per Pettersson, går det att entydigt fastställa vilka fartyg som de fört befäl över.

Karl August Bovin

född 1845 i Västervåla, son till sockenskräddaren August Bovin i Kvarnvreten. Syns som skeppare på segeljakterna Olofsfors (1872) och Engelina (1874) innan han 1888 övertar befälet på last- och passagerarfartyget PIUS efter kapten A Talén, som var fartygets första kapten. Bovin var fartygets kapten åren 1888 -1900.

PIUS, liksom systerfartyget STRÖMSHOLMS KANAL, byggdes på Motala Verkstad 1865 för trafik på Strömsholms kanal och de två fartygen alternerade på sträckan Stockholm - Ängelsberg (med tågförbindelse till Norbergs station) med vardera en tur i veckan. PIUS var i drift på kanalen till 1914. Båda fartygen var byggda av järn i dittills okänd utsträckning (Holmberg a a samt Berggren, s 37). Foton av PIUS finns i den omnämnda litteraturen, bl a som omslagsbild till minneskriften från Smedjebacken 1995. Fartyget såldes 1915 till Nettraby Läderfabrik i Blekinge, där det fanns kvar till år 1923.

Systerfartyget STRÖMSHOLMS KANAL blev 1877 påseglat på Mälaren och sjönk med tung järnlast, varvid sju personer omkom. Efter 14 år bärgades fartyget, byggdes om och togs åter i trafik under namnet "Surahammar".

Johan Fredrik Eriksson/Hård/

För biografiska uppgifter, se nedan under av snitt III 2.1

Han byter på 1870-talet (hfl AI:13, s 103) yrkesbeteckning från skeppare till kanalkapten, vilket då troligen gavs samma innebörd som den senare gängse beteckningen "ångbåtskapten" och han är säkerligen den J F Eriksson som i sluss-specialerna åren kring 1875 anges som skeppare på bogserbåten RAMER. Han hade dessförinnan varit skeppare på jakterna Trygg (1866), Falk (1868) och Ingeborg (1870 - 73)

RAMER beskrivs av Berggren (a a, s 39): "År 1874 dyker slussbåten *Ramer* upp i slussjournalerna. Namnet hade tidigare burits av en kanaljakt tillhörande Ramnäs Bruk. Bogserbåten *Ramer* drog ofta pråmarna *Caput* och *Annehill*, som tillhörde E Sellberg i Ramnäs. I april 1874 gjorde *Ramer* första resan Strömsholm - Ramnäs. Varifrån den köptes är helt obekant, men som den nya ägaren kan man tänka sig Ramnäs Bruk och/eller Seglingsbergs Bruk - -Fartyget finns kvar i kanaltrafiken till 1876, alltså en jämförelsevis kort tid."

Karl Fredrik Karlsson

född 1851 var bondson från Sundbo i Västanfors och kom till Västervåla i början av 1870-talet. Han noteras 1873 som arbetare i Långgärdet och senare som matros, sannolikt på någon av kanalens ångbåtar, Under åren 1885 -1897 var han kapten på bogserbåten POLLUX och därefter på bogserbåten SEMBLA (senaste notering 1902). Han förde även vid ett tillfälle (1897) bogserbåten AGNE (jfr nedan vid Johan Pettersson).

POLLUX byggdes på Ekensbergs Varv i Stockholm 1884 och ägdes av Transportbolaget i Stockholm (TB). Fartyget

användes på kanalen i stort sett mellan 1885 och 1928. Som uttjänt sänktes fartyget vid Yxlan 1930 (Berggren a a, s 38). En fin bild av POLLUX finns hos Berggren.

SEMBLA byggdes 1897 på Thorskogs Mekaniska Verkstad och ägdes troligen av Fagerstabruken. Fartyget trafikerade kanalen 1898 - 1911. Dess öde efter försäljning till en firma i Helsingfors 1914 är okänt. Något foto av fartyget har inte påträffats.

AGNE byggdes år 1886 (liksom POLLUX 1884) på Ekensbergs varv i Stockholm för TB och var avsedd för kanaltrafiken. Den användes på kanalen till 1917, bytte ägare ett par gånger innan den åter kom i trafik på kanalen 1924, där den främst användes för timmer- och massavedsbogsering. Berggren ger en utförlig redogörelse för båtens historia fram till slutet av 1970-talet (a a, s 19 med bild s 18).

Johan Pettersson

född 1833 i Västanfors, bosatt i Sörby. I hfl AI:13, s 56 (1872-76) kallad ångbåtsstyrman, därefter ångbåtskapten. Han är sannolikt den J Pettersson som i sluss-specialerna 1874 -78 står som skeppare för ångfartyget ENGELSBERG. J Pettersson förde också vid några tillfällen bogserbåten POLLUX, bl a 1897 (jfr ovan vid Karl Fredrik Karlsson).

Åren 1871-73 anges en Johan Pettersson som skeppare för båtarna NEPTUN, GRANINGE och FREJA, vilka samtliga torde ha varit segeljakter.

Ångfartyget ENGELSBERG byggdes 1873 vid William Lindbergs Mekaniska Verkstad i Stockholm. Beställare var E F Zetterström i Norberg, kallad "Norbergskungen", som var krögare, grosshandlare, redare samt hade intressen i oljefabriken i Engelsberg. Båten användes bl a för transporter av råolja i fat till raffinaderiet på den s k Oljeön vid Ängelsberg. Fartyget ENGELSBERG såldes 1880 till TB i Stockholm (senare omdöpt till SNAPP och 1940 avförd som skrotad). Namnet ENGELSBERG fanns kvar ännu 1909 (Berggren a a, s 26 med foto).

Av sluss-specialen för juli 1878 (fraktsedel 985) framgår, att J Pettersson på ENGELSBERG bogserade tre pråmar som medförde 1000 fat rå petroleum från Strömsholm till Engelsbergs Oljefabriks Aktiebolag. Pråmarna var Trumf, Theodor och Högbo, vilka samtliga var f d segeljakter (Högbo hade bl a seglats av Daniel Öman, se nedan).

Per Pettersson

född 1844 i Västervåla, son till skogvaktaren Per Persson vid Lugnet, bosatt i Sörby, död 1912. Han kallas f d ångbåtskapten i hfl AI:15 (åren 1876 - 86). Han kan inte med någon grad av säkerhet knytas till någon båt under perioden.

Karl Erik Wålander

född 1834 i Skommarbo, son till skräddaren Johan Wålander, bosatt på Wålandergården, Skommarbo.

Wålander är 1867-70 skeppare på jakten NORBERG, åren 1871-72 på jakten BOGGER och 1873-77 på lastfartyget JACOB.

Lastfartyget JACOB byggdes som nämnts i Ängelsberg 1873. Det lastade 27 ton och hade som huvudredare F Zetterström i Norberg. Det började sina turer på Smedjebacken 1873, men såldes några år senare till Magasinsbolaget i Stockholm (Holmberg a a). Efter 1877 är fartyget inte redovisat i kanalbolagets specialer. Wålander noteras också redan under perioden 1876-86 (hfl AI:14) som f d ångbåtskapten (jfr även AI:15) och har sannolikt slutat som kapten efter perioden med JACOB.

Karl Teodor Wålander

C Wålander är 1896 -1899 noterad som skeppare på bogserbåten PASSIV. Om det här rör sig om Karl Erik Wålander eller dennes son Karl Teodor Wålander är inte helt klarlagt. För sonen finns dock en notering i husförhörslängden AI:16 (s 569) att han haft sysselsättning som ångbåtskapten.

PASSIV var ett äldre fartyg, byggt av Bolinders Mekaniska Verkstad och hade ägts av Sörstafors Pappersbruk, men hade från 1886 som redare O Jacobsson i Strömsholm och Johan Andersson i Hallstahammar. I deras ägo bogserade hon huvudsakligen träkolspråmar från Borgåsund till bruken utmed kanalen. "Efter 1899 försvinner PASSIV i det okända" (Berggren a a s 37)

III.2 Skeppare på segeljakter

Av jakt-skepparna under andra hälften av 1800-talet kan ett femtontal ganska väl identifieras som Våla-skeppare i kanalbolagets sluss-specialer. Redovisningen begränsas här till dessa.

2.1 Halvarsviken

Hård-Eriksson

Flera medlemmar av familjen Hård-Eriksson var skeppare. Familjemedlemmarnas släktbakgrund och inbördes släktskap var följande (tillnamnet Hård användes inte av alla, markeras här /Hård/efter patronymikon)

- torparen Erik Hård, född 1764 i Högfors, Karbenings sn, bosatt på Västanbergs ägor i Västervåla (hfl AI:7, s 17) hade bl a barnen
- sonen Erik Hård, född 1792, död 1843, hemmansägare i Halvarsviken, kallas även kanalskeppare
- dottern Kristina Eriksdotter Hård, född 1798, bosatt i Västanberg

Kristina Eriksdotter Hård hade sonen Jan Erik Hård, född 1820 utom äktenskap (s k oäkta), skeppare och husbonde i Västanberg efter morfadern 1842 (AI:9, s 25)

Erik Hård (1792-1843) hade i sitt första gifte bl a sonen Karl Erik Hård född 1832, bosatt i Halvarsviken, skeppare

Erik Hård gifte om sig 1833 med Stina Andersdotter, f 1810 i Sundbo, Västanfors. Hon födde efter makens död 1843-09-21 sonen Johan Fredrik Eriksson /Hård/ född 1844-02-06 (kallas oäkta), bosatt i Halvarsviken, skeppare. Kallas i hfl AI:13, s 103 f d skeppare, kanalkapten. I hfl AI:14a, s 118 samt AI:15, s 121 som hemmansägare, f d kanalkapten

Efter Erik Hårds död gifte änkan Stina Andersdotter om sig med den avlidne makens systerson Jan Erik Hård (född 1820) från Västanberg, de fick bla

- sonen August Eriksson /Hård/ född 1846, bosatt i Halvarsviken, skeppare.

Erik Hård (1792-1843) var verksam som kanalskeppare före den period som redovisningen omfattar och redovisas inte här närmare.

Karl Erik Hård (f 1832) var skeppare på följande båtar (närmare uppgifter om båtarna och ägare saknas)

1865 - 67 Wälgången

1869 - 74 Uddnäs

1875 Meling

1876 Lindsnäs

Karl-Erik Hård återfinns inte i sluss-specialerna fr o m 1877 och har troligen upphört som skeppare. Jakten Meling framförs under åren 1877 - 80 av skepparen C Eriksson . Att det skulle röra sig om Karl Erik Hård är inte troligt, då han alltid namngavs "C E Hård".

Två av Karl Erik Hårds söner var troligen verksamma i ångbåtstrafiken på kanalen - Johan Erik Hård, född 1860, som maskinist, eldare och matros samt Karl Gustaf Hård, f 1858 som maskinist (hfl AI:14a, s 28).

Jan Erik Hård (f 1820) var skeppare på
1865 - 71 Thure

Johan Fredrik Eriksson /Hård/ (f 1844),
Se ovan avsnitt III.1

August Eriksson Hård (f 1846) var skeppare på

1867 Wälgången

1873 Otto

1873 - 1901 Ingeborg August Eriksson var troligen en av de sista aktiva jaktskepparna, jämte Viktor Lindgren (se nedan 2.3 Bondfallet)

Johan Olof Olsson, född 1839 i Ramnäs, bosatt i Halvarsviken, måg till hemmansägaren Olof Olsson (f 1801) i Prästtorpet, skeppare på

1867 - 71 Garibaldi - som säkert döpts efter den italienske frihetshjälten Giuseppe Garibaldi, som enade Italien på 1860-talet (således en båt byggd vid denna tid)

1872 - 77 Svanå - ägare Svanå bolag

1878 - 81 Ebba

1886 Engelsberg

2.2 Långgärdet

Daniel Öman född 1844 i Västanfors, bosatt i Stenkärret/Långgärdet var skeppare på

| | |
|-----------|--------------|
| 1871 | Seglingsberg |
| 1872 | Otto |
| 1873 - 74 | Tuting |
| 1875 | Högbo |
| 1877 - 80 | Hulda |

2.3 Bondfallet

Erik Elander

Han kallas i de senare husförhörlängderna genomgående för Erik Larsson Elander, medan skepparen i specialerna endast benämns E Elander. Det rör sig här rimligen om samma person. Gift med Hedda Vilhelmina Elander, f 1847 (se vid fastigheten Backa gula).

Elander uppges född i Kolbäck 1848-09-15, men födelsenotisen är införd i dopboken för Säby sn (U) 1848-09-14 (far, drängen Lars Bodin). Under namnet Erik Larsson Bodin flyttar han till Västervåla 1864 (ut-resp inflyttningslängd, Säby B:1nr 1864/17 resp Västervåla B:3 nr 1864/40), först till Västanberg, därefter via Skommarbo till Odensnäs (hfl AI:12, s 100 resp 13) där han byter namn till Elander och antecknas först som dräng och sedan som matros. Han flyttar 1877 till Stenkärret och 1880 till Halvarsviken (AI:14a, s 117) där han kallas pråmskeppare. I Halvarsviken stannar han till 1892 (AI:15, s 120/99) då han bosätter sig i Bondfallet som hemmansägare och skeppare (ännu 1900, se AI:16, s 532).

Han var skeppare på segeljakterna

| | |
|-----------|--------------|
| 1878 - 83 | Catharina |
| 1885 - 86 | Nordstjernan |
| 1892 - 96 | Engelsberg |

Lars Erik Larsson född 1848 i Ramnäs, hemmansägare i Bondfallet 1889. Hans dotter Charlotta Kristina gift med Johan Otto Öström i Halvarsviken och dottern Josefina Karolina med skepparen Gustaf Alfred Olsson i Skommarbo/Kvarnvreten

Larsson var skeppare på jakterna Ramnäs 7 och Ramnäs 3, som ägdes av Ramnäs bruk

| | |
|-----------|------------|
| 1874 - 81 | Ramnäs VII |
| 1883 - 88 | Ramnäs III |
| 1890 | Ramnäs III |
| 1892 | Ramnäs III |

Anders Viktor Lindgren född 1850 i Västervåla, död där 1950, bosatt i Ängarna, Bondfallet, var skeppare på

| | |
|-------------|-------|
| 1875 | Maria |
| 1878 - 1903 | Emma |
| 1906 | Emma |

Jakten Emma ägdes av Ängelsbergs bruk (Berggren a a, s 14).

2.4 Skommarbo

Per Gustaf Olsson född 1844 i Ramnäs, hemmansägare i Skommarbo var skeppare på

| | |
|-----------|------------|
| 1877 - 78 | Lindsnäs |
| 1886 | Saga |
| 1891 - 97 | Thyra |
| ? | Engelsberg |

Uppgift om att Gustaf Olsson i Skommarbo gick på kanalen med jakterna Engelsberg och Thyra omkring sekelskiftet finns i Vålaboken, s 39.

Karl Fredrik Ramnell

Född i Ramnäs 1825, död i Skommarbo 1892. Troligen inflyttad till Skommarbo kring 1840. Benämns skeppare under perioden 1845 - 67 (AI:10 - AI:12) men inte därefter. Han framträder i sluss-specialerna som skeppare på jakten NORDSTJERNAN 1881- 82 (i specialerna endast Ramnell, utan förnamnsinitialer).

2.5 Sörby-området

Johan Teodor Nyström född 1858 i Skommarbo (son till hemmansägaren Johan Nyström), bosatt i Sörby, var skeppare på
1872 - 77 Catharina
1883 - 87 Antonia
1895 - 97 Antonia

Jakten Antonia ägdes av Larsbo bruk (Berggren a a, s 14, som inte uppger skeppare). Uppgifterna är osäkra, eftersom namnet Nyström förekommer med olika förnamnsinitialer (och ibland utan).

Anders Viktor Olsson född 1851 i Ramnäs, bosatt i Pilbo Sörby, var skeppare på
1875 Hulda
1877 - 80 Lovisa
1890 - 93 Lovisa

Jakten Lovisa ägdes av Ängelsbergs bruk (Berggren a a, s 14). Foton av jakten finns i Vålaboken, s 40, där den uppges vara byggd i Söderbärke 1868. Foto även i Smedjebackens jubileumsskrift (a a s 22).

Gustaf Alfred Olsson född 1869 i Ramnäs, son till Per Gustaf Olsson i Skommarbo, bosatt i Kvarnvreten, gift med en dotter till Lars Erik Larsson i Bondfallet. G A Olsson var skeppare på
1890 - 96 Saga

2.6 Västansjö

Johan Persson född 1834 i Skinnskatteberg , bosatt i S Västansjö, var skeppare på
1865 - 67 Hedda
1870 Ebba
1874 Eva
1879 - 80 Eva
1887 Hedda
1891 Hedda

Jakterna Hedda och Eva ägdes av Färna bruk (Berggren a a, s 14).

2.7 Ombenning

August Nilsson född 1824 i Ramsberg (T), bosatt i Ombenning, död där 1900, var skeppare på
1865 - 67 Lindsnäs
1867 - 70 Föreningen

Han var gift med Augusta Wålander, syster till ångbåtskapten C F Wålander i Skommarbo.

III.3 Pråmskeppare och matrosar

Ett femtontal pråmskeppare har noterats i husförhörslängderna under den undersökta perioden, varav de flesta från slutet av perioden då antalet bogserade pråmar ökade. Förteckning över pråmskeppare i bilagan.

Antalet matrosar ökar också påtagligt, från färre än 10 i början och till bortemot 50 personer i slutet av perioden. Sannolikt är det i första hand (eller kanske enbart) besättningsmän på ångbåtar som fått benämningen matros, varigenom ökningen också avspeglar ångbåtsepokens inträde och genomslag för sysselsättningen i bygden. Även jakterna hade ett par mans besättning utöver skepparen, men dessa besättningsmän torde inte ha uppmärksammats på samma sätt i husförhörslängderna.