

Referenser, källor

Tryckta källor (Sjöhistoriska museets bibliotek)

Eriksson, Gösta, Hoppet av Länna, *Rospiggen* 1999

Helmerson, Klas, I skans och hytt, *Sjöhistorisk årsbok*, 1979-80

Jansson, E. Alfred, Ett unikt sjöfartsmuseum och dess skapare, *Forum naval* nr. 9

Webe, Gösta, Hoppets skans, *Sjöhistorisk årsbok*, 1965/66

Webe, Gösta, *Sjöhistorisk årsbok* 1985/1986

Åkerlund, Lasse, Kvinnor, skepp och sågverk, *Sv. Hamnarbetareförbundets medlemsorgan* Nr. 1 1979, Årgång 8

Otryckta källor

SMM (Sjöhistoriska museets arkiv, fotoarkiv, föremålsarkiv)

Brevväxling mellan Gerhard Albe och Nils Kullenberg

Harry Ljungströms dagbok, 1927

Intervju med fd sjökapten Henning Andersson (gjord 1973-09-19)

Utställningsdokumentation från Sjöhistoriska museets "Hoppetutställning" 1977

Stockholms stadsarkiv

Stockholms sjömanshus, EIIIb, vol. 139, DIa, vol. 186

Torekovs sjöfartsmuseums arkiv

Inventarieförteckning, protokollsbok, räkningar

Skeppsdagbok (kladd) för Skonertskeppet Hoppet av Länna 1930, 1931 och 1932

Tal vid föreningens 80-årsjubileum den 5 juli 2014, Bertil Wulff

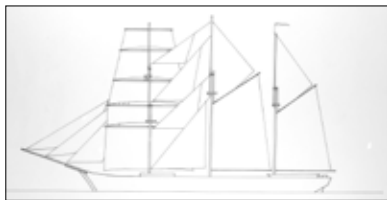
Internet

Horsakistan, flera akter

Wester, Hasse, Så länge skutan kan gå samt nedlagd hemsida

Muntliga källor

Holmberg, Kjell, Torekov



Hoppet, tackelritning. SMM.



Skonertskeppet Hoppet av Länna seglar för babords halsar, 1890-tal. Skutporträtt signerat Gustav Fredriksson, 1977. SMM. © Gustav Fredriksson/Bildupphovsrätt 2016.

Nedan: Akterspegelornament och namnbräde. SMM. Fotograf Anneli Karlsson.

HOPPET AV LÄNNA

Bertil Wulff



Förord

Det var så här att en lördag i augusti sommaren 2016 hade Torekovs Sjöfartsmuseums nye ordförande Jerker Jorlén kallat till öppet hus. Han och föreningen ville tacka alla som bidragit med pengar för att täcka föreningens reparationskostnader för årets vandalism. Cleopatra fick ju en snyting och skadade näsan, Salt Petter fick en skada i mellangärdet och museibygnaden fick sina skador. Nu ville vi visa vad museet har och att föreningen kämpar vidare.

Jag fick förtroendet att sitta i kajutan och berätta om den och skonertskeppet Hoppet av Länna som haft kajutan på sitt däck. Ett 40-tal personer kom trots ett kraftigt regnande. Men värre än regnet, jag upptäckte att jag hade en del luckor i mitt vetande när det gäller skeppets historia. Nu har jag "läst på" med hjälp av Kjell Holmberg i Torekov, vars farfar var med och köpte kajutan när fartyget kom till Torekov för upphugning 1933 och som också var en av initiativtagarna till grundandet av museiföreningen 1934. Jag har också haft god hjälp av Hasse Wester, vars morfar var den siste kaptenen på Hoppet, av Eva Hult, Susanna Alleson-Nyberg, Robert Ekstrand och Hans Orstadius på Sjöhistoriska museet i Stockholm, av Stockholms stadsarkiv samt av Christina Carlström som hjälpt mig med manuskript och layout. Ett varmt tack till Er alla.

Nu har jag en fylligare historia om Roslagsskutan Hoppet av Länna och dess kajuta som jag gärna vill förmedla till Er så att ni själva vet och kan berätta för Era barnbarn och gäster när Ni nästa gång sitter med dem i kajutan. "Så här var det förstär Ni ..."

Bertil Wulff

PS. Svårare än att täppa igen kunskapsluckor är att bota kajutans tak som läcker och är i starkt behov av renovering. Tycker Du att denna artikel är trevlig ber jag Dig vänligen bidra till underhållskostnaderna genom att sätta in en 100-lap eller fler på Torekovs Sjöfarts- och hembygdsmuseum bankgiro 540-8158. Märk talongen "Hoppet". Tack för Din gåva.



Hoppet med en virkeslast seglar för styrbords halsar. Okänd fotograf.

Efter midsommaren 1928 låg Hoppet av Länna i S:t Olofsholm på Gotland och lastade kalksten till Norrland. Den 26 juni for jag till Visby och fick en bilskjuts till S:t Olofsholm. Det var en söndag och där låg hon fullastad vid kaj. Det fanns ingen ombord på däck. Så småningom kom befälhavaren Carl Bernhard Söderholm, hos sjöfolket fick han namnet "Tretummaren" ty han var mycket liten till växten. Jag fick en plats i soffan i kajutan. Nästa morgon bogserades Hoppet ut från hamnen och alla segel sattes, vinden var frisk sydlig bris. Jag fick mitt första jobb med att skrapa bort gammal vitmålning på kajutan som sedan skulle målas om på nytt. Det blev en trevlig färd till Hörnefors söder om Umeå där kalkstenen skulle lossas. I Bottenhavet seglade vi i kapp skonertskeppet Alma, också det från Elfvingss rederi. Även det var på väg till Hörnefors.

Färden tog c:a 3 dygn och jag fick även under dagen en rortörn för att styra skutan. Det gick bra ty jag var en god orienterare och visste hur kompassen användes. Vi lossade kalkstenen från lastrummet med bastanta trälådor och det var besättningen på 4 man och jag som fyllde lådorna som hyvades upp med en kran. Befäl och gubbarna i land tyckte att jag var duktig och snabb att fylla lådorna. När vi var klara med lasten fortsatte vi till Piteå där en besättningsman avmönstrades och jag inmönstrade 17 juli som jungman och blev inskriven vid sjömanshuset i Stockholm under n:r 147. Gösta Sjöblom inmönstrades samtidigt som konstapel, han behövde ett år på segelfartyg för att komma in till naviga-



Skutporträtt av Hoppet signerat L.P. Sjöström. Troligen tidigt 1890-tal.
Okänd fotograf.

tionsskolan. Vi lastade virke i Piteå och söder om Piteå, Sikeå. Däckslasten bestod av tunga bjälkar och den blev ganska hög. Till en början hade vi en hygglig vind från norr men när vi kom till Ölandsfyren Långe Jan ändrades vinden till hård kuling från sydväst. Det blev bidevind med reducerade segel och jag minns att vi kom till nästan samma plats vid Utklippan tre gånger när vi gick över stag. Så småningom blev vinden vackrare från syd.

Vi kom fram till Bälten utanför Horsens. Där fick vi en stormby och alla segel gick i däck för gott och vi ankrade. Jag skulle äntra upp för att beslå röjeln och så högt hade jag inte varit och skutan krängde c:a 45 grader. Allt gick bra och när det blev lugnare fick vi bogsering till Horsens där allt virke lossades. Under söndagen var vi lediga och en fotograf kom och tog ett foto av besättningen. Vi lämnade Horsens omkring 27 augusti och Hoppet gick på lättan till Storugns på Gotland för att lasta kalksten. Där hade även skonertskeppet Alma ankrat. Det blev en glad kväll i Hoppets kajuta och kapten Söderholm hade goda drycker med sig från Danmark.

Lastningen blev snabb då kalkstenarna rullade direkt i lastrummet med hjälp



Besättningen på Hoppet syr segel 1930. Fr. v. lättmatrosen Alex Elfving och Stig Sundgren, konstapel Efraim Forsberg och styrman Ryno Elfving, bror till Alex Elfving. Bakom skansen jungman Torsten Eriksson i arbete. SMM. Okänd fotograf.

av en rädda. Efter några dygn kom vi till Obbola söder om Umeå där lasten lossades. Sedan gick färden till Kalix. Vi ankrade i hamnen där prämar kom till oss med stav som stuvades under däck av äldre kvinnor och övrigt virke på däck av karlar. Vi lämnade Kalix och hade god vind från norr men efter ett dygn började en hård kuling från NO med snö och Hoppet gjorde bra fart med lite segel. Skepparen skulle gå till Högmarsö först och han var lite orolig hur det skulle gå att komma in vid Arholma, mörker och snöväder. En av lättmatroserna var från Arholma och han stod vid rodret och infarten gick fint.

När skutan kom utanför Kapellskär tog Skepparen och övriga vakten fel fyr att styra på mot Köpmanholms fyr i stället för att ta Fejans fyrs vita sken akter. Jag hade frivakt och chefen sa till mig att göra en brasa i kajutans kakelugn. Då jag höll på med detta tvärstoppade skutan och Hoppet fastnade på trekantens vid Kapellskär. Alla man på däck för att bärga och beslå seglen och det var jobbigt med snö, is och akterlig vind. Därefter började vi länsa skutan och detta höll vi på med hela natten i skift. Skepparen roddes i land och talade om för Adolf Elfving vad som hänt. Nästa dag kom en bogserbåt från Elfving's varv och försökte dra skutan från grundet men det gick inte första gången, en stor wire omkring stor-



*Kapten C.B. Söderholm repar drev ur gammalt tågvirke. 1920-tal. SMM.
Okänd fotograf.*



Hoppet i stiltje. SMM. Fotograf Erik Westerberg.

masten sprang av. Sedan kom några pråmar vari en del av däckslasten lossades. Nästa försök blev Hoppet fri från trekanten och bogserades till Högmarsö. Dykare gick ner för att se vad som hänt och började täta botten med hjälp av sågspån.

Så berättade Gösta Eriksson från sin första segling med Hoppet av Länna 1928. Vid det laget hade Hoppet haft sin bästa tid som fraktskuta. Hon byggdes ursprungligen 1878 på P. Bergfors & sons varv i Gävle i ek och

fur med fallande stäv och flat akterspegel för ett rederi på Häverö i norra Roslagen. Hoppet var 35,31 meter lång, 7,5 meter bred och hade ett djupgående på 3,56 meter och med ett nettoregister-ton på 233,53 lastade hon 425 ton. Hon förde som mest en segelyta på runt 500 kvadratmeter och krävde en besättning på åtta man. Hennes igenkänningssignal var HPLQ.

I skansen bodde däcksfolket, i aktern, i kajutan, bodde befälhavaren (kaptenen), styrman, och konstapeln (andre styrman) och kockpojken (tillgänglig litteratur placerar honom ömsom i skansen, ömsom i kajutan). Hoppets skanshus, som var 4,5 x 3,9 meter stort inklusive kabyssen, var byggt av 18 cm breda, stående spontade bräder, invändigt klädda med liggande panel, helt utan isolering. Här bodde vanligen två matrosar, en jungman och en lättmatros eller en matros, en timmerman och två lättmatrosar. Kojerna, två på var långsida, var endast 60 cm breda. Överkojer och "långskeppskojer" föredrogs. Man sov på halmmadrasser, vilka fartyget höll med. Fartyget höll även med filtar och kudde. Besättningen fick själva klä madrasserna med tyg, några lakan användes inte.

Förutom att vara sovplats för de fyra besättningsmännen var skansen dessutom det utrymme som användes till matplats för dem. Ett bord var byggt runt fockmasten som gick rätt igenom däckshuset. I skansen förvarades även sjömanskistorna som innehöll sjömännens tillhörigheter. I kistorna fanns kläder, vissa egna verktyg och en plats för psalmbok, brev och värdesaker. Ibland fick kistorna fungera som sittplats runt matbordet. Det var nog ganska mörkt i skansen, ljus fick man från den öppna halvdörren om det var hyggligt väder, från ett litet fönster på babordssidan och från ett skylight, samt från en fotogenlampa som hängde i taket.

Den enda värmen i skansen kom från kabyssen. Ventilationen var dålig och fukten var ett ständigt problem. Fukten fick fritt inträde genom de dåligt isolerade skotten av brädor och de ofta våta kläderna. Inte nog med det, var det hårt väder förekom det att sjöar slog upp på fartyget, slog in dörren till däckshuset och trängde in i skansen. Det är lätt att förstå att det kunde ta lång tid att få allt torrt igen.

I kabyssen, som inte var alltför stor – 3,2 kvadratmeter golvyta och inrymd i skanshusets akterkant – lagades maten på vedspis åt båtens åtta besättningsmän. Ovanför spisen fanns en lucka in till skansen. Genom luckan skickade kocken in maten till männen i skansen. Med lite fantasi kan man ännu känna hur det aptitretande stekfläskoset spred sig från "byssan" in i skansen till de otåligt väntande mannarna. Problemet var



Besättningen på Hoppet. 1920-tal. I mitten i främre raden med prydlig mustasch kapten C.B. Söderholm. SMM. Okänd fotograf.

sedan att bli av med osen i den dåligt ventilerade skansen. Tallrikar och muggar höll fartyget med medan var och en av mannarna hade sina egna matbestick varför diskningen av dem ofta endast bestod av en lätt avslickning. Kocken hade flera sysslor förutom att laga mat. Han skulle servera i mässen där den övriga besättningen åt, han hade hand om städning och bäddning akterut och han hämtade ved till spisen. Oftast var det skeppets yngste man som var kock.

Matsedeln för en dag kunde se ut så här:

- 06.00 Kaffe och knalle
- 07.30 Frukost med stekt sill och potatis
- 12.30 Middag med bruna bönor och salt fläsk, risgrönsvälling
- 15.00 Kaffe med knalle
- 18.30 Plättar gjorda på middagens risgrönsvälling

I kajuthuset akteröver bodde kapten, styrman och konstapeln där de hade var sin hytt. Styrman var tilldelad babordshytten och konstapeln



Hoppets skans. SMM. Fotograf Anneli Karlsson.



Hoppets byssa. På 3,2 kvadratmeter lagades mat till åtta man. SMM. Fotograf Anneli Karlsson.



Hoppets kajuta, salongen med chiffonjén. Kaptens hytt till vänster. Fotograf Bertil Wulff.

styrbordshytten som han ibland delade med kocken som fick disponera en överkoj. Mellan styrmannens och konstapelns hytt fanns "mässen", där styrman, konstapeln och kapten intog sina måltider. Där fanns det också ett skafferier med lite kostförstärkning.

Kapten hade salong och en sovhytt som låg på styrbordssidan akter om salongen. I salongen var inbyggt uteder långväggarna två väggfasta soffor med skåp. Framför babords soffa stod ett bord och i salongens akterkant var en chifffonjé placerad. I taket var det ett skylight. I väggen mellan mässen och salongen hade kapten en kakelugn som eldades från salongen och höll värme i bägge rummen. Akter om salongen, på babordssidan, låg befälets "rundhus" (toalett).

Den förste befälhavaren på Hoppet var en skeppare som hette J.E. Brändström och ägde parter i skutan. Hans verksamhet var inte så framgångsrik och redan 1879 köptes hans parter av Eric Andersson, bördig från Singö. Andersson kom att äga ungefär en 1/4 av skutan. Han seglade befälhavare i Hoppet till 1910 då han som 57-åring gick i land. För perioden mellan 1910 och 1915 saknas uppgift om befälhavare (eventuellt hette befälhavaren Otto Andersson). 1912 köpte Elfving varv och rederi Hoppet och tillsatte 1915 Johan Elfving som befälhavare. I den tjänsten blev han kvar till 1926 då Carl Bernhard Söderholm ersatte honom och stannade fram till december 1932.

Besättningen rekryterades huvudsakligen från Roslagen, Singö mestadels men också Häverö. Hyran för en matros var omkring år 1905 50 kronor/månaden, för en lättmatros 40 kronor och för en jungman 30 kronor/månaden. Kost och logi ingick förstås. Tjänstgöringen till sjöss var minst 84 timmar/vecka. Arbetstiden var inrutad i ett vaktsystem. I Hoppet gick man vanligen i ett rullande tvåvaktssystem täckande två dygn vilket beskrivs i en intervju med Henning Andersson (1886), besättningsman i Hoppet 1901–1906 och son till skeppare Eric Andersson. Han beskrev att på varje vakt var det ett befäl och två matrosar. På varje dygn var det fem vakter: Kl 00–04, 04–08, 08–13, 13–19 och 19–24. Befälhavaren och kocken ingick inte i vaktsystemet. Om det blev storm måste de som hade frivakt purras för att komma upp och hjälpa till. Man fick inget extra på lönen för det. Under långvakten på eftermiddagen (13–19) kunde det ibland hända att arbetsvakt togs ut ett par timmar. Detta innebar att de som hade frivakt kommenderades ut för att arbeta.



Skutporträtt av skonertskeppet Hoppet av Länna från 1930-talet. Konstnär E. Hast. Fotograf Hasse Wester.

De huvudsakliga arbetsuppgifterna ombord var kopplade till seglingen och underhållet av fartyget samt lastning och lossning. Det allra farligaste arbetet var att arbeta i riggen. Seglen skulle sättas eller beslås högt ovanför däck och några skyddsanordningar var det inte tal om. Det var ett arbete som måste göras oavsett väder, vilket kunde vara nog så hårt ibland med snö och hagel och kyla, för att inte tala om vind. Vanliga underhållsarbeten var till exempel skötsel av löpande rigg och lagning av seglen. Rengöring och målning var andra förekommande arbeten. Det hände även att däcket måste drevas.

Lastning och lossning ombord sköttes huvudsakligen av besättningen, i land fanns annat folk. Vid stuvning av trävaror kunde man hyra en stuvbas i land, som ledde besättningens arbete. Man kunde också ta hjälp av så kallade "splitvedsjäntor", kvinnliga stuveriarbetare företrädesvis i Norrland, som var skickliga på att stuva klenare virkesdimensioner under däck. Medan fartyget låg i hamn hade man i början av 1900-talet 60 timmars



*Hoppet i Torekovs hamn inför upphuggning november 1933. SMM.
Fotograf Sam Svensson.*

arbetsvecka och började klockan 06 på morgonen och höll på till klockan 18 med matrast under två timmar. Skulle man pumpa läns och torka segel fick det göras efter den ordinarie arbetstiden. Söndagar hölls heliga ombord. Att lasta eller lossa en virkeslast i Hoppet tog runt tio dagar vilket innebar ganska långa hamntider och det i sin tur innebar att man under en seglationssäsong, som vanligen varade sex-sju månader, kanske på sin höjd hann med en åtta-nio resor.

Under tiden fram till första världskriget, det vill säga huvudsakligen under kapten Eric Anderssons tid, fraktade Hoppet ofta trä från hamnar i Norrland till Pool i England. Från England tillbaka till Sverige fraktades bland annat porslinsler eller kol till Gustavsbergs fabriker på Värmdö. Efter lossning i Gustavsberg gick man upp till Norrland igen. Detta var den vanliga rutten. Ibland på höstarna hände det att man kunde göra en resa ned till Tyskland med i regel trä. Tillbaka gick man med cement eller barlast. Någon gång gick man till Portugal med trä. På återresan hade man salt i lasten. Då i slutet av 1800-talet och början av 1900-talet besöktes hamnar som Poole, v Hartlepool, Hull och Grimsby i England.

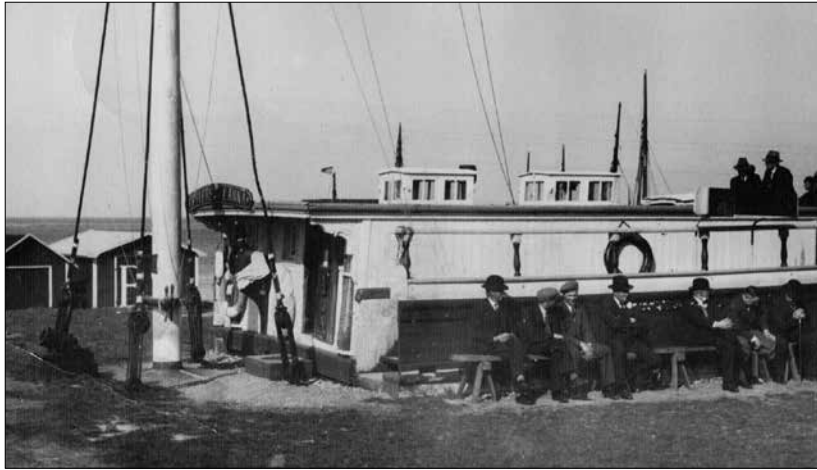
Efter första världskriget, under mellankrigstiden, seglade Hoppet ofta



*Kajutan på plats på "backen" i Torekovs hamn våren 1934, ännu utan "Frams"
akterskepp. Fotograf Gustav Brink.*

till Danmark. Lasterna bestod i regel av trä från Norrland samt kalksten från Gotland. Men det hände fortfarande att Hoppet seglade över Nord-sjön till England. Under Carl Bernhard Söderholms tid höll sig Hoppet huvudsakligen i Östersjön och besökte många svenska och finska Norrlandshamnar för att hämta virke, några småhamnar runt Gotland för kalk, flera danska hamnar som Nyborg, Vejle och Ålborg för leverans av trävaror och svenska hamnar som Sölvesborg, Landskrona och Halmstad i söder och Köpmanholmen, Obbola i norr, för leverans av kalksten.

År 1932 var skutan gammal, kaptenen Carl Bernhard Söderholm var gammal (66 år) och framför allt tiderna och frakterna var dåliga, ren depression. Seglationen hade inte kommit i gång förrän i juni månad detta år och då befann sig Hoppet i Landskrona där hon legat över vintern. Torsdagen den 16 juni kl. 04.45 lättade Hoppet ankar och gick till sjöss med bogserbåt, som drog ut henne till yttersta prickarna. Alla segel var satta kl. 6.15 och Hoppet var på väg söderut genom Öresund mot Bläse och Storugns vid Kappelshamnsviken på nordvästra Gotland en segling som tog tio dygn. På Gotland tog man in en last kalksten för Köpmanholmen vid Örnsköldsvik. Kapten Söderholm noterade i Skeppsdag-



Kajutan vid invigning i april 1935. Okänd fotograf.

boken: "Lördagen den 25 juni kl. 8 em. anlände skonertskeppet Hoppet till Bläse, ankrade med babords ankare samt förde en tross ut till bojen och halade in till kajen och förtöjde långsides. Alla segel fastgjorda och däckat uppklat. Den 28 juni kl. 9.15 fm. påbörjades lastningen och pågick till kl. 05.em. Vind väst. Onsdagen den 29 juni började lastningen kl. 07 fm., lasten inne kl. 10.30 fm. Lämpningen utfördes av besättningen, ingen främmande arbetskraft användes."

Måndagen den 4 juli anlände Hoppet till Köpmanholmen och på onsdagen började lossning av last som pågick till måndagen den 11 juli med avbrott för söndagen då man höll helg. Kl. 11.00 på måndagskvällen i den ljusa norrländska sommarnatten sattes segel och Hoppet gick till sjöss igen, i en frisk senare mojnande vind, destinerad tillbaka till Storugns dit skeppet anlände den 16 juli. Ny kalklast och så iväg igen den 20 juli med hjälp av bogserbåt som "drog oss till segels". Denna last skulle lossas i Halmstad. Ölands södra udde passerades den 25 juli i en "helt laber bris med klar luft" och Hoppet anlände Halmstad den 30 juli och lossade sin last.

I barlast gick man tillbaka till Storugns, hämtade ny kalklast och återvände till Halmstad även med den. Hoppet gjorde ytterligare en vända till Halmstad innan hon från Storugns den 23 september gick till Obbola vid Umeå med kalklast. Efter lossning av lasten seglade Hoppet till Yxpila



Längdsektion genom kajutan. Karl Westin 2002.

vid Karleby i Finland för en virkeslast till Vejle i Danmark. Den 2 november noterar kapten i Skeppsdagboken att när han låg rätt för Landsort fick han avbryta resan och med slagsida och en sjuk man ombord gå in till Nynäshamn. Dagen efter var den sjuke besättningsmannen under läkarvård. Ytterligare en dag senare var däckslasten, som hade förskjutits, omstuvad och resan återupptagen.

Den 13 november passerade Hoppet i frisk kuling från ONO de första inseglingsprickarna till Grönsund mellan Falster och Mön i Danmark. Genom förväxling av prickar kom skutan för långt styrbord vid Farö och fastnade på en mindre bank. Vid strandningstillfället var redan en del segel tagna såsom bramsegel och båda topparna. Frisk bris rådde vid tillfället samt disig luft med dålig sikt. Med hjälp av en tillskyndande motorseglare läktrades en del av lasten över till denne och Hoppet kunde dras av grundet, återfå sin last och segla vidare till Vejle.

Torsdagen den 1 december 1932 var lasten lossad i Vejle och Hoppet kunde anträda återresan. Men så skedde inte enligt intendenten på Sjöhistoriska museet i Stockholm, Gösta Webe. Hoppet låg kvar i Vejle under vintern och någon ny seglationssäsong 1933 blev det inte. Depressionsåret 1932 medförde att inga frakter fans att få och skutan hade nu många år på nacken (55 år).

Redaren Per A. Elfving beslöt att sälja Hoppet sommaren 1933 till Torekov för upphuggning. Sannolikt har representanter för upphuggningslaget varit i Vejle och hämtat skutan som bogserades till Torekov under oktober månad. I samma veva, det vill säga i maj 1933, sålde Elf-

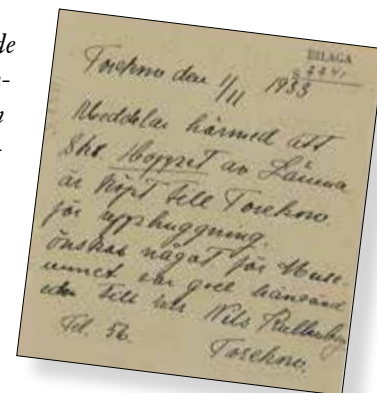
ving ytterligare en skuta för upphuggning nämligen den för Torekov bekanta CF Ivers vars galjon och namnbräde finns i Skjulet.

Den 1 november meddelade skeppare Nils Kullenberg från Torekov till förste intendenten Gerhard Albe vid Sjöhistoriska museet i Stockholm att skonetskeppet Hoppet av Länna var köpt till Torekov för upphuggning. *"Önskas något för museet var god hänvänd Eder till adr. Nils Kullenberg Torekov tel. 56."* Bakgrunden till kontakten med museet var att man därifrån tidigare gått ut med ett upprop och efterfrågat en lämplig skans från ett segelfartyg för att kunna visa upp på museet. Efter ytterligare kontakter stod det klart för museets ledning att man här hittat vad man sökte. Man svarade därför med en lång lista på vad man ville ta hand om och att *"meningen är att så fullständigt som möjligt söka återge en känsla av däck och skansen från ett segelfartyg från 1800-talets slut och därmed kunna visa de primitiva förhållanden som varit rådande på dåtida fartyg"*. Man eftersträvade således inte bara ett komplett däckshus utan även hela miljön med all inredning och utrustning. För skansen med inventarier och skutans namnbräde fick museet betala 1 200 kronor till upphuggningslaget. I avtalet ingick också att en representant för museet skulle på plats övervaka nedrustning, uppmärkning och packning av Hoppets skans med inventarier. Den 22 november var han på plats i Torekov och den 5 december var skansen via järnväg i Stockholm. Mellan åren 1938 och 2010 utgjorde Hoppets skans ett mycket uppskattat inslag i Sjöhistoriska museets permanenta utställning. Men med förändringens vindar sopades skansen 2010 tyvärr ned i några arkivlådor.

Troligen var det museets representant, dåvarande konservatorn Sam Svensson, som inspirerade tillskyndarna av Torekovs sjöfartsmuseum att passa på att ta vara på Hoppets kajuta. Man lyckades komma överens med upphuggarlaget om kajutan och handlanden Sture Holmberg i Torekov köpte kajutan av dem för den museiförenings räkning som var under bildande. Hoppet bogserades under vintern 1934 bort till södra strandmalen och fick där i vinterstormarna möta sitt öde medan kajutan låg kvar på kajen i Torekovs hamn till framåt våren.

I mitten av maj 1934 hade byggnadsnämnden i Torekov att ta ställning till en av Sture Holmberg inlämnad ansökan om att *"Undertecknad som*

förvärvat äganderätten till den, å hamnkajen stående kajutan, får härmed anhålla om att få placera den samma å lämplig plats uppe på den så kallade backen norr om masten, för att därstädes inrymma vårt sjöfartsmuseum." Holmberg påpekade för säkerhets skull att kakelugnen skulle plomberas och ej användas för eldning. Ansökan blev beviljad och kajutan blev omedelbart dragen på plats med hjälp av lantbrukare Ture Larssons hästar och mannarna i Torekovs 1932 nedlagda bärgarlag med Petter Bruce som förman. Under sommaren vidtog kompletteringsarbete och inredning med en mängd nautika, somt som Holmberg köpt upp och somt som samlats in från skepparfamiljerna i Torekov.



Nils Kullenbergs brev till Gerhard Albe. SMM.

Även för Hoppets kajuta gällde att man så fullständigt som möjligt skulle återge den ursprungliga tidsandan genom att bevara all inredning. Salongens två väggfasta soffor, de små skåpen, chiffonjén, bordet, kakelugnen och kaptens sovplats, allt finns fortfarande kvar och förstärker intrycket av en genuin atmosfär. I denna unika miljö kom föreningen sedan, i brist på annat visningsutrymme, tämligen osorterat, att ställa in från Torekovhemmen insamlad nautika vilket lite förtar intrycket av genuin miljö. Men vad ska en fattig förening göra i brist på lokaler?

När kajutan väl var på plats växte aptiten och man sneglade snart på ett annat skepp som låg för upphuggning i Ramsjö hamn. Med det skeppets akter skulle man kunna bygga in Hoppets kajuta och få en mer autentisk miljö. Sture Holmberg köpte aktern på skonetskeppet Fram av Brantevik från Vikens fartygsupphuggeri i juni 1934 för 215 kronor och lät dela den i två halvor som transporterades landvägen till Torekov på "stenbjörnkärror" och byggdes ihop med kajutan. Tillsammans utgör de i dag den centrala delen av Sjöfartsmuseet i Torekovs hamn. Räkningar i museets arkiv vittnar om att 1934 var ett intensivt arbetsår som den 10 oktober kröntes med att museiföreningen kunde hålla sitt konstituerande sammanträde och överta museet från Holmberg. Våren 1935 får räknas som tidpunkten då museet öppnades för allmänheten.