



BRÖDERNA TÖRNQVISTS BÅTBYGGERI 1948 - 1975

Det lilla båtbyggeriet i
den stora örlogsstaden

Peter Törnqvist

2024

Barnbarn till Axel Törnqvist

FÖRORD

Denna skrift är författad av Peter Törnqvist 2024 till
Carlscona Veteranbåtars utställning 2024 där vi bl.a. uppmärksammar Saltö
Varvs grundare Axel och Edgar Törnqvist.

Vid ett besök i båtsnickeriet där bröderna Törnqvist startade sitt båtbyggeri i mitten av 1940talet möts man fortfarande av de typiska dofterna av trä, linolja, tjära lacker etc. Bröderna byggde här jaktkanoter, snipor, passbåtar, "Törnqvistare" är ett kvalitetsbegrepp inte bara i Blekinge. Bröderna byggde också större båtar såsom folkbåtar, större havskryssare, Iversenkryssare och Tiedemannkryssare,

Att på den tiden bygga stora motorbåtar i mahogny på två man, i ett "skjul" så litet att det knappt var båtens längd långt är häpnadsväckande. Att med några stämjärn, hyvlar och en bandsåg få till en kvalitet som vi än idag kan imponeras över, och har svårt för att överträffa – ens med nya maskiner!

Bröderna Törnqvists Båtbyggeri drevs på norra Saltö i Karlskrona 1948 – 1975, därefter har varvet hela tiden varit i drift med olika ägare.

Idag heter varvet Saltö Varv och är ett traditionellt träbåtsvarv som varit i kontinuerlig drift sedan 1940-talet. Varvet är därmed det enda träbåtsvarvet i Blekinge som fortfarande är verksamt. Sedan 2021 arrenderas varvet av Carlscona Veteranbåtars som driver det som ett "gör det självvarv". Besökaren kan här ta del av den miljön och få insyn i vad som krävs för att bevara en klassisk träbåt dels genom att medlemmarna arbetar med sina båtar och delar med sig av sin erfarenhet dels genom tema-/utbildningsdagar där vi förmedlar kunskap om träbåtsvård och renovering.

Dan Thorell
Ordförande Carlscona Veteranbåtar
Förbundsordförande Båthistoriska Riksförbundet

Bröderna Törnqvist

Stenhuggaren Axel Svensson Törnqvist (1875 - 1953) och hans hustru Hilda (1879 - 1942) bodde i blekingska Saxemara och fick nio barn. I närheten av hemmet låg Olof Olssons Saxemara Båtvarv, ett litet båtbyggeri som grundades på Stickelön 1917, men som sedan 1927 var beläget i Saxemaraviken.

Det var hos båtbyggmästare Olof Olsson (1895 - 1977) som bröderna Gunnar, Axel och Edgar Törnqvist fick börja som lärlingar i tidig ålder.

Gunnar Törnqvist (1908 - 1964) arbetade länge på Saxemaravarvet, men började så småningom bygga båtar på egen hand i en egen verkstad. Efter en brand arbetade han åter en tid hos Olof Olsson. Under andra världskriget startade han tillsammans med en svåger en snickerifabrik i Saxemara. Båtbyggeriet avtog. Därmed är hans roll i denna berättelse avslutad.



Axel Törnqvist

Axel Törnqvist (1913 - 1986) jobbade på Saxemaravarvet 1927 - 1931. Därefter begav han sig österut. Emellertid bara cirka en och en halv mil, till Sture Truedssons Båtbyggeri i Kuggeboda som: "Utför alla slags båtbyggeriarbeten till moderata priser".

Axel arbetade hos Truedsson från februari 1932 till juni 1936. I betyget kan man bland annat läsa: "Han har under tiden visat sig vara vaken och pålitlig, han har alltid varit nykter och skötsam, har god omdömesförmåga, handlag och arbetsförmåga, varför jag kan på det varmaste rekommendera honom för dylikt arbete".

Under åren 1936 - 1939 arbetade Axel som byggnadssnickare i Kuggeboda. Därefter drog han åter österut. Denna gång ett par mil till Karlskrona. I örlogsstaden antogs han 1941 till Ingeniörsdepartementet, vid Kungl. Flottans varv, som båtbyggare. Lönen var då 101 öre i timmen. Han blev kvar till 1945. I betyget står:
Uppförande: Hedrande.
Arbetskunnighet: Utmärkt.

Axel gifte sig med Lilly Jakobsson och de fick barnen Sven-Axel, Ulla-Stina och Göran.



Edgar Törnqvist
(1916 - 2006)
arbetade på
Saxemaravarvet tills
han blev inkallad till
det militära. Under
beredskapstiden låg
han på HMS
Göteborg.

Den 17 september
1941 låg Göteborg
vid Horsfjärden i
Stockholm då en
explosion inträffade i
akterskepp.

Explosionen orsakade en kedjereaktion ner till torpeddurken och hela akterskeppet sprängdes bort. Göteborg sjönk vid kajen och den efterföljande branden sänkte även två andra jagare. Det omkom 33 man. – Far hade permission då jagaren sprängdes, har dottern Mona berättat.

Efter militärtjänsten återvände Edgar till Saxemaravarvet en tid, men när Kockums i Malmö sökte båtbyggare begav han sig dit. Efter några år började han på ett företag i Limhamn som byggde livbåtar.

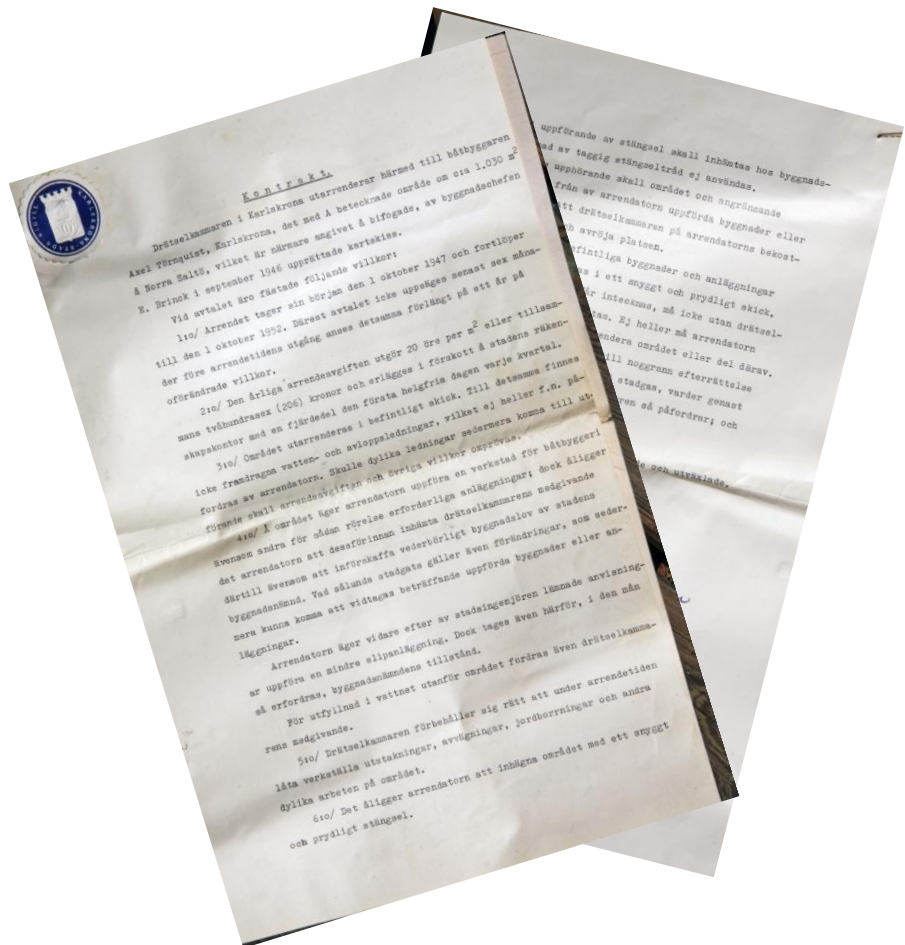
Edgar gifte sig med Anna-Greta Ekström och de fick döttrarna Erna och Mona.

Båtbyggeriet



Bröderna Axel och Edgar kände sig så småningom mogna att starta eget båtbyggeri. Axel skrev kontrakt med Drätselkammaren i Karlskrona den 29 juli 1947. Det handlade om 1030 kvadratmeter mark som skulle arrenderas från den 1 oktober samma år på norra Saltö.

Årsarrendet på 206 kronor skulle betalas i förskott. Bland annat kan läsas: "Å området äger arrendatorn uppföra en verkstad för båtbyggeri".



Under 1948 skaffades byggtillstånd och bröderna reste den lilla byggnaden. Axel startade sedan båtbyggeriet på egen hand. Edgar blev kvar i Malmö en tid. Kanske för att de skulle ha en fast inkomst i inledningen?

– Mor och moster hade en liten affär i Malmö, den såldes 1947 och vi flyttade till Björkholmen i Karlskrona hösten 1948, berättar Edgars dotter Mona. Undertecknad har Axels räkenskapsbok "Bröderna Törnqvists Båtbyggeri" och under rubriken "Inkomster under 1948" kan man läsa att första arbetena nedtecknades i februari: Reparation av blekingseka 200:- och därefter ett par åror 15:-. I mars byggdes första båten: 15 fots snipa 635:-. Därefter en blekingseka 675:-. Under första året byggdes tio båtar. Utöver dem blev det en hel del reparationer och åror.

År 1949 byggdes cirka tio båtar enligt bokföringen. Vänder man blad och granskar år 1950 slutar det med februari då två båtar skrivs in i den boken. Gissningsvis påbörjades ny bokföring i en annan bok efter att Edgar anslutit. Ingen i släkten har någon aning om var efterföljande böcker tog vägen. Slängde Edgar eller Axel dem på äldre dar. Den första boken överlevde dock och har funnits i Axels familj under alla år.

Det påbörjades också en dokumentation av båtbyggen "Båtar byggda från feb. 1948" i en liten bok med svart, vaxat omslag. Efter att de första 39 båtarna antecknats blev tyvärr inga fler båtar inskrivna.

Verkstaden var oisolerad och på vintrarna var det minusgrader inne. I ena hörnet fanns ett litet kontor med vedspis där bröderna kunde värma sig med kaffe. – Kontoret på båtbyggeriet var fullt med lim och sågspån. Telefonen syntes knappt, minns Mona.

Cirka en fjärdedel av verkstaden hade trägolv. Där stod en liten maskinpark. Bland annat en bandsåg som fortfarande är i bruk! Resten var trampat jordgolv, oftast täckt med ett tjockt lager såg- och hyvelspån. Förr hade verkstaden stora fönster på långsidorna för att få in ljus i lokalen.

Arbetsdagarna var långa. Minst 12 timmar. Tiden var dessutom effektiv. – När det kom in någon slutade de aldrig att jobba. En del blev väldigt irriterade, men aldrig att de avbröt arbetet, minns Axels son Göran Törnqvist.

Brodern Sven-Axel: – De var mycket effektiva. Det spelade ingen roll vem som kom in i verkstan. De lade aldrig ner verktygen. De satte upp timmar och de fick folk betala för. Då kunde de inte snacka bort tiden. Under arbetstiden sjöng och visslade de däremot hela tiden!

Göran Törnqvist är den ende som har arbetat på båtbyggeriet under brödernas tid. – Jag jobbade där ett par år efter folkskolan på 1960-talet. Utöver mig hade de inga anställda eller lärlingar.

Sven-Axel fick dock också hjälpa till ibland: – När jag kom hem efter skolan blev jag nertvingad till båtbyggeriet ibland. Då fick jag hålla emot när de nitade. Mothållet vägde fyra - fem kilo. Det var enormt obekvämt att hålla emot med axeln, speciellt när man låg under båten. På insidan slog de med en kulhammare. Att nita ett skrov var ett högljutt arbete. Göran tror att det bidrog till att han senare fick dålig hörsel.

Pansarskeppet Sverige sjösattes den 3 maj 1915 vid Götaverken i Göteborg och levererades till marinen den 14 maj 1917. Fartyget avrustades 1947, utrangerades 1953 och såldes 1958 för skrotning i Karlskrona. Bröderna Törnqvist köpte mycket teak från skeppet och en lastbil körde många laster med detta virke från Karlskronavarvet till båtbyggeriet på Saltö. Därefter var det många klinkbyggda bruksbåtar som fick durkar, tofter och allehanda inredningsdetaljer tillverkade i detta ädla träslag. Bröderna hade så mycket att de även byggde den egna varvsbryggan i teak!

Båtarna

De flesta av båtarna bröderna byggde var 13-fots jaktkanoter. Under dåliga perioder kunde de bygga ett jaktkanoter och lägga i virkesskjulet och på vinden i väntan på bättre tider och hugade spekulanter. Det tog vecka för en båtbyggare att en jaktkanot.

De byggde också "jaktkanoter" på 15 fot som utrustades med små, encylindriga tvåtaktsmotorer. De kallas ibland för motorsnipor eller motorkanoter.



15-tal

en
bygg

Mest kända blev de för sina 18-, 20- eller 22-fots däckade motorsnipor med vindruta, som kallades ”koster”. Dessa har en mycket speciell akter. Akterstävén ligger plant med bordläggningen. Det är främst dessa båtar som kommit att kallas ”Törnqvistare”.



Det finns också ruffade Törnqvistare

Törnqvist-bröderna kunde också bygga fina kryssare även om det i vanliga fall mest var bruksbåtar som jaktkanoter och snipor som stod för brödfödan. De byggde till exempel tre motorbåtar på beställning efter ingenjör Stig Tiedemanns ritningar. Att det på den tiden byggdes stora motorbåtar i mahogny av två man, i ett skjul så litet att det inte ens var båtens längd långt (de ställdes på tvären), är häpnadsväckande. Och det på fyra månader!



Det kom bland annat in beställningar på två Tiedemann-kryssare i mahogny som sjösattes 1955. Båda beställarna var välbeställda herrar från Stockholm. Den ena båten heter i dag Santa Cruz, är i ett extremt fint skick och utgör en av de vackra båtarna i Motor Yacht Society (MYS).

Den andra kryssaren höll på att multna bort på ett flygfält i Söderhamn. Den lokaliserades 2009 av undertecknad (Peter Törnqvist) genom Tiedemann-klubbens register. Först var tanken bara att leta upp båtar som bröderna byggt och dokumentera dem.



För att göra en mycket lång historia kort: Båten fraktades till det gamla båtbyggeriet på Saltö och helrenoverades under det kommande året i samma lokal som hon byggdes i! Detta med nya ägaren, förlaget Albinsson & Sjöberg vid "rodret", som följde hela renoveringen i tidningen Nostalgia 2009 - 2010. Efter ett par säsonger i havet förtöjdes hon vid en brygga i förlagets museum. Numera heter båten Nostalgia.



En tredje Tiedemannkryssare byggdes på Saltö av Bröderna Törnqvist. Tuffy II sjösattes 1964 efter beställning av Tomas Bonnier (förlagsfamiljen i Stockholm).



Tidningen "Till rors" skrev i julnumret 1964 om byggnationen av båten i Karlskrona under rubriken "Exklusiv Tiedemann-kryssare".

Skrov, sargar och inredning i mahogny. Däck i teak. Två Penta MD-27 motorer gav båten en marschfart på cirka 18 knop.

Tomas Bonnier berättade 2008:

Det är helt riktigt att jag beställde Tuffy II från Bröderna Törnqvists Båtbyggeri. Vad min hustru Ingrid och jag kan minnas gjordes beställningen 1964 varefter leverans skedde våren 1965, men vi är inte 100-procentigt säkra på årtalen.

Under byggnationstiden åkte Stig "Stigge Tiedemann och jag flera gånger ner till varvet för att följa bygget. Vi imponerades båda av bröderna utomordentliga båtbyggarkonst. Deras allmänna förkärlek för träarbeten kom till synes vid en diskussion mellan Axel och Stigge. det gällde en liten detalj om hur nedgångsluckan till akterruffen skulle spärras i ett visst läge. Stigge ville ha en lösning av något slag i metall, men Axel ville göra en träkonstruktion.

– Du gillar trä du, sa Stigge.

– Ja, det gör jag, svarade Axel och man spårade det gedigna och stolta yrkeskunnandet i rösten. Det blev en träkonstruktion i form av en fjädrande latta, som fungerade utmärkt.

Jag minns också att jag frapperades av hur tätt skrovet var: man såg/ser ju ofta träbåtar, där det står en skvätt vatten i kölsvinet. Så icke i Tuffy II. Kölsvinet var snustorrt, även intill spunningen, som ju alltid är en känslig punkt, eller snarare linje i en träbåtskonstruktion. Den legendariske båtkonstruktören Stig Tiedemann visste vad han gjorde, när han rekommenderade mig att lägga beställningen hos de ytterst kompetenta båtbyggarna Bröderna Törnqvist.

Jag minns vidare att jag arrangerade en liten ceremoni vid sjösättningsdagen. Vi, det vill säga Axel, Edgar, Stigge, Bertil Rosenström, vår medhavde "steward" och jag åt lunch i det fria bakom verkstadsbyggnaden.

Lunchen bestod av så kallade lyxmackor och vi drack – vad annars vid stapelavlöpning? – Champagne därtill, allt levererat från stadshotellet och elegant serverat av en dam i vit jacka därifrån.

Båten fick sitt elddop vid en färd till Åland, jag tror det var sommaren 1965.

Vi, alltså min fru Ingrid, våra barn Marie och Kaj och jag gick till Mariehamn en kväll, havet nästan som en spegel.

Efter några dagar i den åländska skärgården skulle vi gå tillbaka.

Av min far som också var en entusiastisk motorbåtsman, hade jag lärt mig, att man skulle gå över Åland hav på natten, ty då blåste det inte. Alltså lämnade vi Mariehamn vid tvåtiden på morgonen. En lätt vind krusade vattenytan. Det dröjde inte länge förrän nordvinden ökade och sjön växte till ett berg som kom rullande från styrbordssidan.

Barnen låg och skrek i var sin ruff, jag stod vi rodret och försökte parera sjöarna, Ingrid passade på dem "där kommer en, och en till och, å nej en jättevåg". Då kände vi oss ganska enkla. Men Tuffy II red så fint ovanpå sjöarna; trots de kolossala vågorna fick vi aldrig någon överbrytande sjö över oss. Tack Tuffy II, Stig Tiedemann och Bröderna Törnqvist för det!

Jag sålde båten i slutet av 60-talet till en god vän, direktören Jonas Kjellberg. Han har den inte kvar och jag vet inte till vem han sålde.

Yngve och Martha Svensson var två kända personligheter bland båtfolket i Karlskrona. Yngve drev under många år Shell-macken City-garaget i Karlskrona. Många minns honom säkert när han rusade ut i sin bruna uniform för att tanka bilar, kolla olja och tvätta vindrutan.



De hade en motorbåt de beställt i mahogny, ritad av Jac M Iversen och byggd av Bröderna Törnqvists Båtbyggeri 1967. Wiolyn II hade måtten 8.20 x 2.80. Motorn var en bensindriven Johnson på 90 hk med Z-drev. Båten var inte specialkonstruerad till paret utan var en "masstillverkad" modell.

Yngve berättade 2009: Den var så in i helvete fin i mahognyn. Kom från samma stock som Bonniers Tuffy II (1964). Fogarna i den kravellbyggda bordläggningen var fina att många trodde det var formbakad plywood! Vi hade tygprover med oss. Martha sydde en del och bröderna Hagman, som sydde mycket åt Törnqvistarna, kapell med mera.



Martha mindes tiden på båtbyggeriet med värme:

Vi hade mycket roligt med Axel och Edgar. Ibland satt vi på stenvallen och drack varm choklad som jag hade med mig. Det tyckte de om.

Wiolyn II såldes 1973 till Folke och Ann-Marie Kjellkvist i Karlskrona. Paret Svensson började segla. Wiolyn III var en dansk "Kompass 31" (plastbåt) med måtten 9,50 x 3,10. Den sjösattes på Saltö 1973. Bröderna Törnqvist hade byggt hela inredningen och lagt däck i teak. Denna båt hade Yngve och Martha kvar vid intervjun som gjordes 2009. Wiolyn I var för övrigt en Alnö plywoodbåt, som Yngve byggt tillsammans med sin bror.



De första Nordiska Folkbåtarna byggde bröderna 1958. Det tog dem ett par månader att bygga en sådan. Det byggdes cirka tio stycken på Saltö.

De byggde också segelbåtar på Folkbåts-mallar. Dessa kunde till exempel bli kravellbyggda, höjda ett bord och/eller få lite annorlunda överbyggnad. En av de kravellbyggda (så kallade konverterade) Folkbåtarna seglades under många av Bengt Johansson, Carlsrona Veteranbåtars oslagbare lottförsäljare! Den båten var byggd 1963 i mahogny och hade lite längre ruff. Kölplankan och durkarna var i teak, som kom från pansarskeppet Sverige.

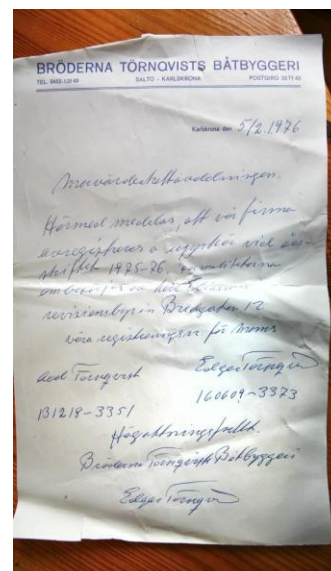
Utöver nybyggnation bedrevs sedvanlig varvsverksamhet med reparationer och vinterförvaring. Tillbehör som åror tillverkades på beställning. Även marinen hade beställningar på olika träarbeten.

Det lilla båtbyggeriet drevs av bröderna Axel och Edgar fram till mitten av 1970-talet. De byggde under dessa år jaktkanoter, motorsnipor, passbåtar, folkbåtar samt större havskryssare, Iversen-kryssare och Tiedemann-kryssare. Uppskattningsvis 150 - 200 båtar byggdes av bröderna i den lilla byggnaden.

Efter pensioneringen byggde Edgar tre båtar hemma i trädgården i Nättraby.

Axel flyttade permanent till Torhamn och hade ett litet snickeri i källaren. Där byggde han ett flertal båtmodeller. Svarven gick varm många timmar om dagen och det tillverkades ljusstakar i alla dess former, pallar i olika storlekar, paraplyställ, kistor med mera. Allt fördelades bland barn, barnbarn, vänner och bekanta.

Båtbyggeriet ligger vackert på norra Saltö med utsikt över Dragsö och Brändaholm. Så idylliskt att det till och med gjordes Karlskronavykort med en av brödernas båtar i förgrunden och kolonistugorna i bakgrunden.



Närmaste ”granne” var och är den gamla kolerakyrkogården på ena sidan stenmuren. På den andra långsidan av byggnaden ligger Karlskrona Kanotklubb.

När detta skrivs 2024 arrenderas Saltö Varv av föreningen Carlskrona Veteranbåtar. Medlemmarna har gjort ett fantastiskt arbete med att få igång en väl fungerande verksamhet och hålla ett flytande kulturarv levande. Under sommarhalvåret ligger det många fina veteranbåtar vid varvsbryggan. Några av dem är byggda av bröderna Törnqvist.