

## Ångaren *Tyr* och kapten Blomberg i Sydamerika 1886–1888

*Mats Tengnér*

Sommaren 1886 färdigställdes på Brodins varv i Gävle, en mindre kustångare i engelskt stål vilken fick namnet *Tyr*. Beställare var varvsägaren, tillika redaren, O.A. Brodin själv och hans avsikt var att befrakta ångaren till Sydamerika och även försöka få den såld på plats där nere. Till befälhavare på *Tyr* utsåg Brodin kapten Jacob GUSTAF Blomberg.

Gustaf Blomberg var morbror till båda mina farföräldrar. Han föddes 1853 i Njurunda socken nära Sundsvall, som ett av tretton barn till bruksförvaltaren vid Galtströms bruk, Anders Wilhelm Blomberg och dennes hustru Dorothea. Inskrivnen vid Gävle sjömanshus gick Gustaf till sjöss vid 15 års ålder år 1868. Han seglade på ett tiotal oceangående skepp under tjugo års tid, de sista åtta åren som befälhavare, och besökte såväl Europa, Syd- och Västafrika, Singapore, Java som Australien, USA, Västindien och Sydamerika.



Sjökarriären kröntes av den sista tjänsten som befälhavare på den nybyggda ångaren *Tyr*, på vilken han tillbringade över två år innan han avmönstrade i Rosario, Argentina 1888.

I nr 2008:02 av Länspumpen hittade jag en artikel av lokalhistorikern och sjöfartskännaren Ingvar Henricson: "Gävle – hamn, varv och sjöfart". Där nämner Henricson på sidan 9, som i en bisats: "*En god berättare var också den mångförlagne Gustaf Blomberg, Gävles egen Odysseus. Han sålde sin ångare Tyr i Buenos Aires, och det ledde till att presidenten flydde ur landet*".

Vad var nu detta? Det väckte förstås en stark nyfikenhet hos mig. Med egen bakgrund till sjöss (men endast vaga kunskaper om min anfader Gustaf) gav jag mig i kast med ett hobbyprojekt - att försöka kartlägga Gustafs karriär och se om det via internet skulle vara möjligt att spåra och identifiera alla de skepp han seglade på för 150 år sedan. Och kanske också få klarhet i vad som låg bakom det här påståendet om presidentens flykt. Det lyckades över förväntan och har resulterat i en diger "skeppslista" med historik och berättelser kring ett antal gamla svenska segelfartyg från 1800-talet och på vilka Gustaf var mönstrad: *Sidney, Andrea, Thor, Adolf Fredholm, Atlantic, Hebe, Iduna*...

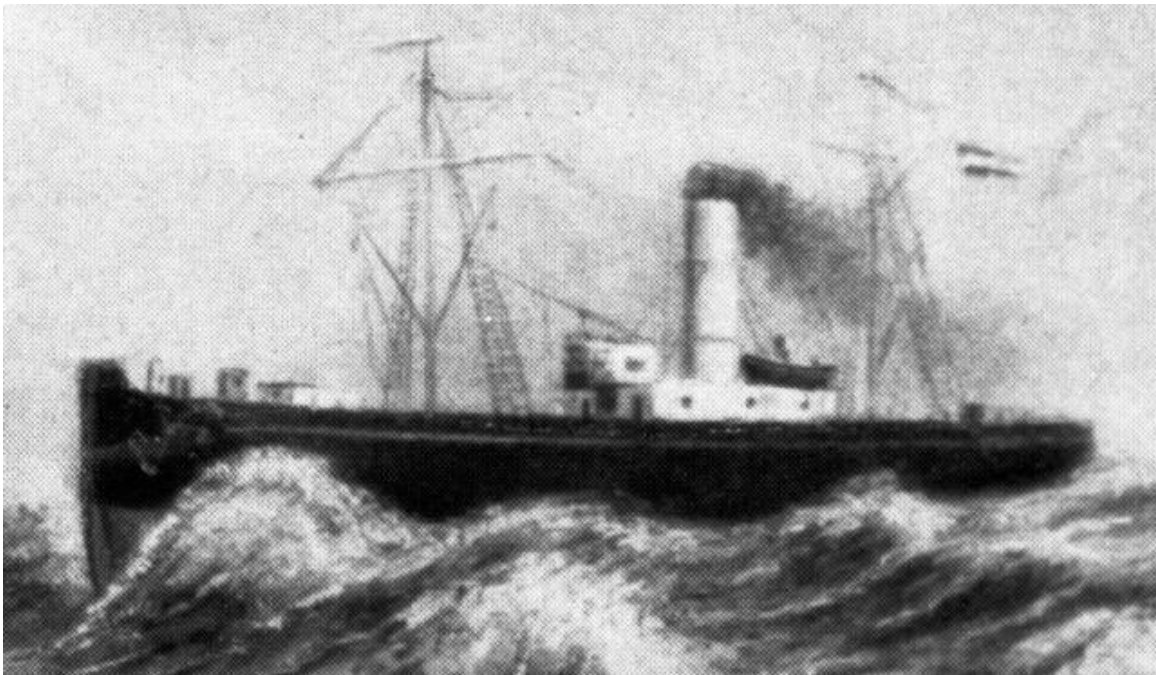
Alla dessa barkskepp, fullriggare och skonerter har var och en sin egen historia. Men jag har här ändå valt ut Gustafs två sista år till sjöss som ångbåtsbefälhavare på *Tyr*. Idag lär inte många känna till det här udda svenska ångfartyget eller dess spännande öden i Sydamerika. Jag hoppas med den här berättelsen i någon mån kunna lyfta upp ångaren *Tyr* (och dess kapten) ur glömskans djup.

Faktakällor utgörs av dels de mönstringsloggare och skeppslistor som finns tillgängliga via Riksarkivet och andra öppna webbtjänster, dels samtida tidningsnotiser via tidningar.kb.se, dels engelska och argentinska marinhistoriska webbsidor. Även några av Gustaf Blombergs efterlämnade brev, delvis återgivna i en Blombergsk släktkrönika, har använts som underlag.

Men den främsta och mest livfulla informationskällan är nog ändå den sjö-memoarbok Gustaf Blomberg gav ut 1934 under pseudonymen "Skeppar-Lärka": "*En svensk sjökaptens sanna upplevelser och äventyr...*". Citerade stycken från Gustafs memoarer utgör en röd tråd genom följande berättelse om ångaren *Tyr* – en fascinerande berättelse med ingredienser av såväl historiska fakta, dramatik, munterheter, politisk korruption som tragiska incidenter och dråpliga episoder.

\*\*\*\*\*

Ett särskilt tack till Mark Blomberg, sonson till Gustaf, för trevliga samtal och för samtycke till att här återge delar av Gustafs berättelse i ny form.



S/S Tyr - Byggt på O.A. Brodins varv i Gävle 1886 ([www.histarmar.com.ar](http://www.histarmar.com.ar))

### Ångaren *Tyr* löper av stapeln i Gävle 1886

**Ny ångare.**  
*Gefte den 11 september.* Ett nytt ångfartyg, kalladt *Tyr*, gick i middags lyckligt af stapeln från Brodinska skeppsvarvet. Fartyget, hvars längd är 149 fot, bredd 25 och rundjup  $13\frac{3}{4}$ , är bygd af engelskt stål för första veritasklass, samt skall drivas af en 220 indikerade hästkrafters maskin, tillverkad af Atlasbolaget. Ångaren är afsedd för aflägsnare farvatten. Egare är skeppsbyggmästaren Brodin och befälhafvare blir kapten Gustaf Blomberg.

Notisen intill kunde läsas i Stockholms Dagblad den 13 september 1886.

Gustaf Blomberg var då 33 år och hade hunnit skaffa sig nästan 18 års erfarenhet av olika befattningar på seglande barkskepp, fullriggare och skonerter. Det måste ändå ha varit lite speciellt att plötsligt ta befälet över ett ångfartyg – med dess helt andra förutsättningar för såväl framdrift, manövrering som bemanning.

Men redaren O.A. Brodin ansåg uppenbarligen att Gustaf var rätt man för uppdraget och han fick mönstra på *Tyr* i Gävle den 8 oktober 1886. Det var bara en knapp månad efter sjösättningen och Gustaf nämner i sin bok att han på provturen belåtet kunde notera en fart på  $11\frac{1}{2}$  knop, vilket var betydligt mer än vad beräkningarna visat.

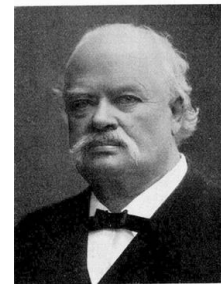
Nu var denna år 1886 helt nybyggda *Tyr* inte något stort lastfartyg avsett för oceanfart, utan en mindre kustångare, med en längd av 45 meter. Det är storleksmässigt jämförbart med s/s *Norrtelje*, sedan många år flytande restaurang/museum i Norrtäljes hamn. *Norrtelje* är 44 meter lång – stort för en Waxholmsbåt men inte mycket att ens ge sig ut på Östersjön med i december när vågorna går höga, än mindre på ett stormhärjat Atlanten. Men *Tyr* var ämnad för argentinsk kustfart, inte svensk, och i Gustafs uppdrag ingick att försöka få fartyget sålt på plats i Argentina.



Det får hur som helst anses som en vågad(!) bedrift av Gustaf Blomberg, oerfaren som han var vid maskindrivna fartyg, att föra den här lilla kustångaren *Tyr* ut på öppet hav för en fem veckor lång resa ner mot Sydatlanten och Argentina. Men om han på något vis kände tveksamheter inför uppdraget från Brodin, så är det i varje fall ingenting han antyder i sin bok.

### Några ord om skeppsredaren Brodin

Olof August Brodin levde mellan 1840 och 1911. Hans far Olof var sjökapten och senare skeppsbyggmästare och etablerade sin varvsverksamhet på Gävleåns södra sida i Gävle. Olof August tog över rörelsen efter faderns död och blev själv skeppsbyggmästare och storredare, han var kommunalman, landstingsman, satt i drätselkammaren, han var ledamot av riksdagens andra kammare för Gävle stad, stiftare av Sveriges Redareförening bland mycket annat i den långa meritlistan. Vid hans död 1911 tog sonen Erik Brodin vid och drev varvs- och rederirörelsen vidare i nya former en bra bit in på 1900-talet.



O. A. Brodin.  
Fotografi.

Flera av de fartyg Gustaf Blomberg mönstrade på var byggda på O.A. Brodins varv och det var på Brodin-ägda fartyg som Gustaf fick sin anställning från 1884 och framåt.

Gustaf själv undviker däremot i sin bok konsekvent att nämna Brodin vid namn. Orsaken är sannolikt den konflikt som uppstod dem emellan efter Gustafs sista avmönstring från ångaren *Tyr*. Men mer om det längre fram.

### Nerresan till Argentina

Efter vederbörlig utrustning och proviantering i Gävle var *Tyr* småningom klar för avfärd mot varmare breddgrader. Men första anlöp på resan var Söderhamn, där lasten av trävaror väntade på att tas ombord. Varje tillgängligt utrymme togs i anspråk och det som inte fick plats nere i lastrummen, staplades och surrades uppe på däck.

Ur Gustafs memoarer: "Den 16 [dec 1886] voro vi färdiglastade, vilket var på tiden, ty massor av snö och is hade redan samlats så att svårigheterna att komma lyckligt till sjöss för varje timme ökades.





Vid 10-tiden på f.m. började vi ett mödosamt arbete för att taga oss ut ur hamnen och först vid 4-tiden på e.m. hade vi uppnått öppet vatten, tack vare vår stora maskinstyrka. Med den stora däckslast vi hade var faran för överisning stor i händelse av svårt väder. Men lyckan stod oss bi. Vi passerade Bottenhavet, Ålandshav och Östersjön under gynnsamma vindförhållanden och anlände den 23 till Plymouth för att komplettera kolförrådet.

På själva julaftons morgon fortsattes resan, närmast till Cap Verdeöarna för kolning(...) Den 31, själva nyårsafton på morgonen, ankrade jag på St. Vincents redd (Kap Verde) och gick i land för att beordra ut kol och avlämna brev från hela besättningen."

Ett par tyska örlogsfartyg hade samtidigt ankrat i Tyrs närhet och en barkass därifrån närmade sig plötsligt: "Fyra unga hurtiga officerare äntrade så ombord och presenterade sig, varefter den som syntes äldst framkastade frågan, huruvida de kunde få köpa några spritvaror, öl och delikatesser, som ej kunde erhållas i land, och varpå de voro helt renons efter ett längre uppehåll på afrikakusten."

Gustaf bjöd ner officerarna i salongen och köpslåendet började under provsmakning. Tyskarna blev mäkta imponerade av det svenska exportölet, och inte minst den svenska punschen, som avnjöts ur stora dricksglas. Tyrs förråd var uppenbarligen välfyllda och mot riklig betalning från de tyska officerarna kunde avvaras såväl öl som punsch i nöjaktig mängd, men även ett parti ansjovis och sill som enligt Gustaf ändå hade börjat jäsa i sina burkar! När Tyr senare lättade ankar, mannades reling i paraduniform på de tyska örlogsfartygen. Tyr och dess kapten hälsades med hurrarop och nyårshälsningar, vilket Gustaf besvarade med långa stötar ur Tyrs ångvissla.

"Resan fortsattes därefter under de gynnsammaste förhållande till den 23 januari 1887 då vi erhöilo lots utanför Monte Video och på morgonen den 24 ankrade vi så på Buenos Aires redd."

Efter förtullning och inklarering kunde Tyr slutligen förtöjas i hamnen i La Boca. La Boca är en stadsdel i sydöstra änden av Buenos Aires, med en då starkt italiensk prägel i det i övrigt spanskspråkiga landet – en följd av La Bocas tidigare stora koloni av invandrare från Genua. Knappt fem år innan Gustaf Blomberg anlände med Tyr hade ett uppror ägt rum just i La Boca, varvid invånarna utropat sin självständighet från Argentina och hissat Genuas flagga. Upproret slogs dock ner ganska snabbt. Idag är La Boca ett populärt turistmål, bland annat för alla sina färgglada hus, stora fotbollslag och för sin tango-kultur. Gustaf beskriver själv La Bocas hamn vid den här tiden som "en veritabel dypö". För Tyr, och för Gustaf, kom La Boca att förbli något av hemmahamn under de närmaste två åren. (Kartan lånad från [www.alamy.com](http://www.alamy.com))



Man kan förundras över att ett, åtminstone vid internationel jämförelse, litet varv som Brodins på svenska Norrlandskusten på 1880-talet fick för sig att bygga en mindre ångare på spekulation i avsikt att få den såld – i Sydamerika! Men det är inte så långsökt som det kan låta. Brodins var sedan tidigare väl etablerade med fraktfart och agenturer nere i Sydamerika, och just Argentina var vid den här tiden en "het marknad".

Europeiska entreprenörer och spekulanter stod på kö för att investera i Argentina vars kolonisation av Patagonien pågick som bäst. Även om industrier och järnvägar byggdes ut i rasande takt, så var transportererna till stor del ännu helt beroende av sjövägarna längs Atlantkusten och utmed de slingriga floderna in i landet. Behovet av stora och små transportfartyg av prima kvalitet var därför stort, och där hade svenska varv uppenbarligen ett gott rykte. *Tyr* var inte det första svenska fartyg i sitt slag som anlände till Buenos Aires under de här åren.

Notisen intill är från Skånska Posten den 23 nov 1887. (De "förfärliga stormar" som nämns där lyser helt med sin frånvaro i Gustafs egen beskrivning. Enligt honom fortgick nerresan "under de gynnsammaste förhållanden". Men med sina 18 år under segel till havs, tyckte han väl inte ännu en storm var så märkvärdigt.)

### Fakta om ångaren *Tyr*

Inte mycket har egentligen gått att hitta om ångaren *Tyr* på svenska internetsidor, mer än som enstaka referenser till hennes namn, korta tidningsnotiser som ovan, och till Gustaf Blombergs bok. Och så förstås noteringarna i mönstringsloggaren för Gävle i oktober 1886. Flera sökträffar pekar mot ett par foton på DigitaltMuseum.se, visande en annan gammal ångare *Tyr* i Gävle, i folkmun kallad "Trä-Tyr", också byggd på O.A. Brodins varv. Men "Trä-Tyr" var byggd 1901, alltså 25 år senare än den *Tyr* från 1886 som det här handlar om.

När man ögnar en bit neråt bland webbläsarens förslag dyker där också upp träffar på spanska där namnet *Tyr* förekommer tillsammans med *Ushuaia*. Det visar sig vara det namn argentinarna efter övertagandet småningom gav henne. Och med *Tyr* + *Ushuaia* som sökbegrepp, så framträder snart mera fakta på argentinska marinhistoriska sajter, liksom på spanskspråkiga Wikipedia. Där framgår följande:



— **Ny svensk ångare till Sydamerika.** En för kort tid sedan ifrån Laplata-staterna hemkommen landsman berättar, att ännu en svensk ångare vid namn "Tyr", som utsändts ifrån ett rederi i Gefle, ankommit till Buenos Ayres. Svenska flaggan representeras nu å Laplata-floden af följande ångare: "Villa del Campo", "Wilhelm", "Tyra", "Betty", "Helge" och den sistkomne "Tyr" samt en mindre skonare, "Parana". Från Gefle ha sändts 3 pramar, och af dessa ha 2 lyckligt framkommit, den tredje gick förlorad på brasilianska kusten. Alla dessa fartyg lära göra goda affärer på Laplata-floden. Infödingarne äro högst förvånade öfver, att en resa med så små fartyg kunnat företagas öfver Atlanten. Den sist ditkomna ångaren "Tyr" lär på resan haft förfärliga stormar att bekämpa.

ARA *Ushuaia* byggdes 1886 som *Tyr* på O.A. Brodins varv i "Getfle", Sweden (varvsnr 35).  
Mått: 45,00 x 7,2 x 4,20 meter  
Deplacement: 402 ton  
Framdrivning: 1st. 293 hästkrafters 2-cylindrig compound-ångmaskin axlad mot en propeller.  
Koleldad ångpanna.  
Bunkerkapacitet: 70 ton, för en räckvidd av 1900 nautiska mil.  
Såld 1888 "av sin ägare **Pedro Gartland** till den Argentinska staten".  
1891 omdöpt till ARA *Ushuaia*

*Tyr* fick sitt nya argentinska namn från en av världens sydligaste städer, provinshuvudstaden Ushuaia nere i Eldlandet nära Sydamerikas södra spets. Den tidigare missionsstationen hade utvecklats och grundats som stad bara några få år innan Gustaf Blomberg anlände med *Tyr* till Argentina.

Vem den här "ägaren Pedro Gartland" skulle ha varit står det ingenting om, men ägare till *Tyr* var han knappast. Gustaf nämner honom inte i sin bok, åtminstone inte vid namn. Men där förekommer någon icke namngiven engelskspråkig mäklare som möjligen skulle kunna passa in. På engelskspråkiga Wikipedia beskrivs en Pedro Gartland (1840–1908) – en amerikansk affärsman och krigsveteran av irländsk härkomst, som hade flyttat till Argentina 1864 och där gjorde sig inkomster på bland annat penningutlåning och administrationen av Buenos Aires tidigaste spårvägslinjer. Gartland hittades mördad i sitt hem 1908, ett mord som enligt senare utredningar misstänktes vara utfört av hans närmaste medarbetare.

Det låter inte helt osökt att en sådan figur skulle ha kunnat representera någon av de mäklarfirmer som var inblandade i den ljusskygga affär då *Tyr* till slut upphandlades av den argentinska staten.

Men innan en fartygsförsäljning kunde bli verklighet, hann mycket hända. Och det är dessa två äventyrliga år i Argentina som Gustaf ger största utrymme åt i sin bok. Hans berättelse är så rik på händelser att en fartygspresentation av ångaren *Tyr* knappast låter sig göras utan att inkludera betydande delar av den berättelsen.

### **Affärsmannen och flodkaptenen Gustaf Blomberg**

Flera år tidigare på barkskeppet *Hebe* hade Gustaf haft en överordnad styrman, Eric Adolf Adde från Hed i Västmanland. Denne Adde hade 1884 som kapten fört en annan liten "skruvångare" ("skruv" = propeller) vid namn *Kongsbacka* lastad med svenska industrivaror till Buenos Aires. *Kongsbacka* döptes om till det lokalt mer gångbara *Villa O.Campo* och ett år senare var den såld och Adde hade slagit sig ner i Buenos Aires som en sorts industriambassadör för Sverige. Han är bland annat känd för att ha introducerat de Lavals separator i Argentina. Som agent för redare Brodin hade han uppdragits att i väntan på *Tyrs* ankomst försöka hitta köpare av trälasten från Söderhamn, och kanske även hitta lämplig spekulant på själva ångaren.

Gustafs första ärende i land efter ankomst blev därför att söka upp just Adde.

*"Som lotsen skulle sättas iland gav jag styrman order att vid 10-tiden ha båt och roddare i ordning, för att sedan vi ätit frukost ro oss i land. Alldenstund det var söndag, var det enda jag kunde uträtta att uppsöka kapten Adde för att erhålla besked,(...) vartill lotsen var vänlig erbjuda sig visa mig vilken [spårvagns-]linje jag skulle taga samt delgiva konduktören varest jag hade att stiga av. När detta skett, fann jag genast på närmaste trädgårdsgrind en namnplåt med E. A. A. varav framgick att jag var på rätt ställe. (...) gick fram mot trappan, där min gamla styrmanskamrat som sett mig komma mötte och hjärtligt välkomnade mig, och strax därpå tillkom hans unga fru."*

När Gustaf väl lyckats få den norrländska trälasten såld och lossad, vidtog ett och ett halvt års väntan på att också hitta en köpare av själva fartyget. Men det var definitivt inte ett och ett halvt år av sysslolöshet. Det gällde nu att hitta lämpliga fraktuppdrag i närområdet för att täcka ångarens driftskostnader under väntetiden.

*"Nu måste sjölivet för någon tid skrinläggas och jag fick med näbbar och klor ägna de närmaste dagarna åt affärer. Detta var i sanning ej så lätt, helt obekant med såväl språk som landets affärsmetoder, som jag var, men för sjöfolk får icke finnas några omöjligheter."*

Gustaf behövde därför bygga upp ett personligt kontaktnät i Buenos Aires, och det gjorde han snabbt från den restaurang (av Gustaf benämnd som "klubben") som drevs av en Söderström från Småland, och som fungerade som samlingsplats för allehanda svenskar och andra skandinaviska personligheter i förskingringen i Buenos Aires.

Där fanns bland annat en Mr Wilson – en av cheferna på en mäklarfirma Wilson & Co genom vilken Gustaf försökte få frakter för Tyr kontrakterade. Först efter flera möten fick Gustaf av en slump klart för sig att denne Mr Wilson faktiskt var svensk med det egentliga namnet Berger. Berger hade tidigare varit delägare i en av Stockholms större bankir- och grosshandlarsfirmor, "Asp, Berger & Co", vilken hade hamnat i ekonomiska svårigheter, upplösts och därmed lämnat alla sina kreditorer lottlösa. Asp hade enligt Gustaf tagit livet av sig medan Berger hade försvunnit spårlöst.

Firman Asp, Berger & Co hade mycket riktigt inställt sina betalningar i oktober 1878, och samtida dagstidningar är fyllda av artiklar om den omfattande finanskraschen. Det var dock inte Asp som tagit livet av sig, utan firmans kontrollant, grosshandlare Scharp som sköt sig i huvudet i familjens våning på Skeppsbron 10 i Stockholm. Asp hade avlidit tidigare under sommaren -78 och Berger var efter försvinnandet häktad i sin frånvaro. Berger hade några år senare alltså dykt upp i Buenos Aires, där han med sin fläckfria engelska enkelt kunde utge sig som mäklaren "Mr. Wilson" från England.

På "klubben" i Buenos Aires fanns även en norsk kapten Bugge som arbetade med Berger på Wilson & Co. Där fanns en dr Marthinsson som många år tidigare *"...tagit engagemang på en engelsk lustkutter för resa till Västindien och Sydamerika som läkare, men lämnat i Buenos Aires på grund av någon tvistighet"*.

Gustaf nämner också Jochnick och Stenbäck - *"...två sjukgymnaster, f.d. löjtnanter i armén, som för några ganska oskyldiga tricks blivit nödsakade vända gamla Sverige ryggen och söka sin utkomst i Argentina."* Liksom "Svenska Maria", en före detta ångbåtsrestauratris som tvingats sjukavmönstra i Buenos Aires. Hon hade valt att stanna kvar där och öppna restaurangrörelse i eget namn, med svenska sjömän och sjöbefäl som målgrupp.

En frekvent gäst på klubben var även Carlbom – *"...svensk-norsk konsul i Montevideo. Infödd stockholmare och på sin tid stor sångare. En tjock humoristisk prisse, som tömde sina bägare med smak och eftertryck."* Man nästan väntar sig Evert Taube dyka upp i samma sällskap, med lutan på magen, sjungande om sina äventyr på Pampas. Men det här var några år innan Evert ens var född.

Gustaf välkomnades snabbt in i sällskapslivet på "klubben", där många glada luncher och middagar avnjöts i vännernas sällskap – fester som inte sällan pågick långt in på natten. Gustaf var givetvis inte sen att återgälda gästfriheten och bjöd ofta själv det stora sällskapet på generösa middagar i salongen ombord på Tyr, eller uppe på bryggdäck som då dekorerades med kulörta lyktor. Via detta glada sällskap kunde Gustaf knyta värdefulla affärskontakter med såväl befraktare som konsulattjänstemän.



## Tyr som flodångare

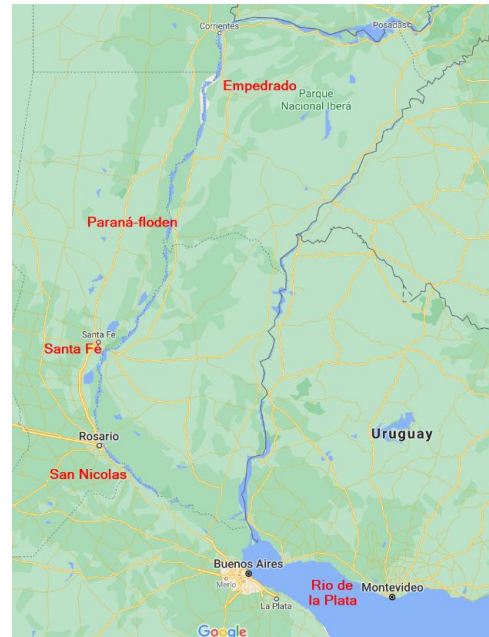
*"Under tiden hade jag erhållit erbjudande att få bogsera ett svenskt och ett norskt barlastat segelfartyg till Santa Fé för lastning av ben och talg, och detta blev alltså vårt första arbete."*

Santa Fé är en mindre ort norr om Rosario, således åtskilliga mil uppströms i Paraná-floden, den ena av de två floder som mynnar ut i Rio de La Plata vilken egentligen inte är en flod i sig utan snarare den stora havsbukt som skiljer Uruguay och Montevideo på norra sidan, från Argentina och Buenos Aires på den södra.

På just Paraná-floden skulle *Tyr* och dess besättning komma att ägna ett stort antal resor fram och åter under det kommande året. Det var fraktesor med allt ifrån spannmål till järnvägsmateriel, omväxlat med bogseruppdrag av segelfartyg mellan Buenos Aires och Rosario och andra mindre hamnar som Santa Fé, San Nicolas, och så fjärran som Empedrado i inlandet långt upp i Paraná-floden.

Bogsering av stora segelskepp längs en slingrig flod utan mycket till sjömärken eller andra navigatoriska hjälpmedel var en utmaning. Uppströms var sällan något problem, men att hålla kursen nerströms – ibland med ett segelfartyg förtöjt på var sida av *Tyr*, var desto värre. Strömmen kunde ofta sätta 4–5 knop eller mer, och för att behålla styrfarten krävdes en viss egen framdrift också, vilket sammantaget kunde ge ekipaget en effektiv fart över grund på mer än 10 knop i den slingriga floden.

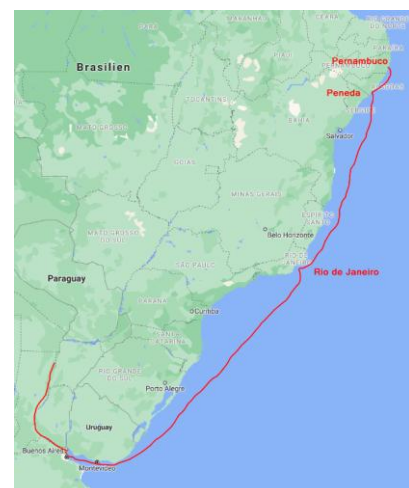
Det var gott om förrädiska sand- eller lerbankar som ständigt förändrades och det gällde att hålla sig mitt i strömfåran. En lots med god lokalkännedom var därför en nödvändighet. Flera gånger körde man ändå fast, ibland med stora materiella skador på både *Tyr* och på de bogserade skeppen, och med förseningar som följd.



## Brasilianska kustresor

Efter otaliga turer fram och åter på Paraná-floden fick Gustaf erbjudande om ett helt annat uppdrag, en last med kött upp till Rio de Janeiro i Brasilien. Det gav viss omväxling med öppen havsresa längs kusten. Resan gick bra men det var inte givet med lönande frakt för returreisan ner till Buenos Aires. I stället lyckades Gustaf teckna ett halvårs timecharter-kontrakt för frakter av bland annat bomullsfrö, hudar och olja mellan staden Peneda och delstaten Pernambuco uppe vid nordöstra hörnet av Brasilien.

Först efterhand insåg Gustaf att det här var ett kontrakt han aldrig borde ha skrivit på. Samordnande fraktmottagare för





uppdraget var en svensk konsul Lundgren i Pernambuco, vilken småningom visade sig stå i ett osunt affärsförhållande med befraktaren i Peneda (och även med tulltjänstemännen). Betalning för frakterna förhalades, utlovades ständigt till "nästa ankomst" och Gustaf fick till slut nog och hotade med att vägra leverera lasten. *"Jag avgår icke förrän min fordran likviderats". Följden blev att tidigt nästa morgon två tulltjänstemän infunno sig och förseglade alla luckor med förståndigande att jag ej fick lämna hamnen så länge tullens försegling kvarsutte."*

Situationen blev ohållbar och Gustaf var till slut mer eller mindre tvungen att köpa sig loss från det bedrägliga kontraktet, innan han kunde lämna brasilianska vatten.

*"Äntligen fri, lyckades jag inom några dagar uppbringa sockerlast från Pernambuco till Santos, där jag lyckats göra avslut för en last från Matte från Paraguay till Buenos Aires och Rosario. Därmed avslutades denna olyckliga brasilianska utflykt och den 9 jan 1888 voro vi åter i Boca för lossning."*

Med "Matte från Paraguay" som nämns här, avser Gustaf sannolikt ett stort paraguayanskt företag som då handlade med mate-plantor för den populära koffeindrycken yerba mate.

### Tragedi på Paraná-floden

Så var Gustaf åter flodångarkapten på La Plata och Paraná-floden, med nya bogser- och fraktuppdrag för Tyr långt in i inlandet. En av dessa flodresor slutade tyvärr i tragedi.

Normalt hade Gustaf ombord en infödd argentinsk lots "Martin" som han kunde lita på i alla situationer. Men den här gången var Martin sjuk och hade som vikarie engagerat en italienskfödd lots vars uppmärksamhet eller lokalkännedom inte var lika imponerande.

Man var i april 1888 på resa nerströms från San Nicolás till Buenos Aires, då Tyr plötsligt och med full fart rände rakt in i lerbanken i en flodkrök. Tyr hade sedan inte en chans att ta sig loss för egen maskin och inget förbipasserande fartyg dök upp som kunde assistera. Enda utväg var att försöka "varpa" loss ångaren ut mot fritt vatten.

Båda livbåtarna sattes ut med Tyr's ankare nerfirat intill den ena, fäst vid en boj, och kättingen ut till den på något slags flotte. Idén var att försöka få ankarfäste så långt ut som möjligt i den grundare sandbanken och därpå vinscha sig loss från flodravinsens ("barrancans") grepp. Men missförstånd eller brister i kommunikationen ledde till katastrof. Gustaf stod högst upp på bryggan varifrån han kunde ha fri uppsikt och ge order via megafon.

*"När båtarna närmade sig bojen började den doppa, utvisande att varpet draggade. Med roparen för munnen skrek jag så ut: 'Låt ankaret gå.' Men detta skedde ej, trots att jag upprepade ordern två gånger. Jag fann då att båtarna börjat avlägsna sig från land och voro på drift ut mot strömfåran, varför jag vrålade ut 'Ankra ej'. Varningen kom dock för sent, ty i samma ögonblick hade andra styrmannens uppmärksamhet vaknat och han hade låtit ankaret gå."*

Det tunga ankaret föll då mot botten ute i den djupare strömfåran och därmed följde ankarkättingen ut med våldsamt hastighet och drog med sig både livbåtarna och flera besättningsmän i djupet.

Gustafs förstestyрман och gode vän Wenström och flera andra ur besättningen försvann i strömvirvlarna och återfanns aldrig, medan 2:e styrman Baumgardt hade lyckats simma i land och kunde räddas.

Händelsen tog Gustaf mycket hårt och i sin första ilska och frustration hotade han lotsvikarien: *"...rusade jag upp på bryggan där italienaren stod. Jag skrek till honom: 'Usling, orsak till denna förfärliga katastrof, ge dig genast av samma väg som mina styrmän och min besättning gått och sök därigenom rädda ditt liv! I annat fall skjuter jag dig som en galen hund!' Där stod vi, jag med revolvern riktad på honom och han med spända nerver färdig att rusa på mig."*

Fartygets steward dök i samma stund upp på bryggan, och kunde få Gustaf att besinna sig något. Lotsen låstes i stället in i sin hytt för att senare arresteras när man åter var nere i Buenos Aires.

I ett av breven hem till hustrun Cecilia från april 1888, skriver Gustaf:

*"Tänk Dig min älskling vår smärta att se fyra av våra kamrater duka under utan att kunna hjälpa. Det är det mest fasansfulla ögonblick under min levnad. Gud give att jag slipper uppleva något dylikt igen. Tänk Dig vännen Daniel Venström drunkna här på floden, allas vår sorg och bedrövelse är stor och själv är jag till ytterlighet förtvivlad över tanken att jag ju var en ofrivillig orsak till deras död(...)"*

Händelsen återges i samtida svenska tidningsnotiser, men också med några korta ord i mönstringsloggaren i Gävle, där Wenström i efterhand noterats i kolumn Afgången – Genom död, med kommentaren "Drunknad i LaPlatafloden 1888 29/4". Hela uppslaget från denna mönstringsloggare återfinns på sista sidan.

Påmönstrad.			Afgången.						Tillnamn och förnamn å de personer, som utgöra besättningen.	Födelseår.
Ort.	Tid.	R. för resa. S. för seglätions-tid.	Genom död.		Genom rymning.		Genom afmönstring.			
			Ort.	Tid.	Ort.	Tid.	Ort.	Tid.		
Gefle	1886 <sup>10</sup>	R.					Rosario	1888 <sup>22</sup> / <sub>8</sub>	Blomberg, J. G.	1858.
do	"	do					"	"	Wenström, A. J. S.	1858.
do	"	19/11	do						Wenström, S. D.	1855.
do	"	do					Buenos Ayres	1888 <sup>11</sup> / <sub>10</sub>	Baumgardt, E. R.	1863.

### Fartygsförsäljning och provkörning

I mitten av augusti 1888 låg Tyr för lossning i Rosario, då Gustaf plötsligt fick ett telegram från mäklaren *"...med förfrågan, huruvida jag innehade fullmakt att försälja båten och i så fall mitt lägsta pris. Detta besvarade jag med att jag innehade fullmakt och att lägsta pris var 8.000 pund. Därpå erhöj jag följande telegram: 'Argentinska regeringen spekulant – en kommission medförande försäljningskontrakt inträffar i Rosario morgon förmiddag.*

*Påföljande middag infunno sig två mer än vanligt guldsmidda herrar ombord. Den ena presenterade sig som fregattkapten och den andra som löjtnant i argentinska marinen."*

Det upplägg som därefter presenterades nere i ångarens salong gjorde Gustaf både förvirrad och misstänksam. Han förevisades nämligen två likartade kontrakt för *Tyr*, det ena på 9 000 pund med den argentinska regeringen som köpare, och det andra på 7 250 pund, med landets president som köpare. Gustaf förväntades att skriva under båda kontrakten. Dessutom avkrävdes han total tystnadsplikt och var tvungen att acceptera utan att först kunna rådgöra med någon utifrån, annars skulle affären inte kunna bli av.

*"Fregattkaptenen tillfogade rådet: 'Låt denna underhandling stanna mellan oss och eder, ty i annat fall får ni vara beredd på de följder som kunna drabba eder'. Detta var ju ett hot att noga beakta. 'Mina herrar', yttrade jag då, 'låt mig taga saken i noga övervägande en stund i ensamhet. Därefter skall jag avge mitt bestämda svar. Under tiden blir ni i tillfälle att se eder omkring på båten.' Härtill gävo de sitt samtycke och gingo upp på däck."*

Gustaf insåg förstås att här förelåg mygel och korruption på hög nivå, men efter en stunds vanda i enskilda bryderier såg han ingen annan utväg än att skriva på. Dels kunde han inte se att det på något vis skulle missgynna hans redare hemma i Gävle. Dels var Gustaf trött, utarbetad och längtade förtvivlat efter att få avsluta hela äventyret och äntligen få ge sig hem till Sverige och till sin familj. Till slut återsamlades sällskapet i salongen, och Gustaf skrev på båda kontrakten.

*"Under avsmakande av punschen, över vilken de uttryckte sin stora förtjusning, överlämnade jag till fregattkaptenen de båda kontrakten jämte fullmaktsavskriften. Kaptenen meddelade, att köparnas önskan vore, att vi genast efter utlossningen skulle avgå till Buenos Aires och Boca, där det skulle delgivas när provturen skulle ske."*

Innan dagen för teknisk provtur infann sig, hade maskinpersonalen dessvärre konstaterat att en tidigare nödortfött åtgärdad slitskada i den mindre högtryckscylindern hade förvärrats. En från Sverige beställd reserv-fjädersring hade aldrig anlänt och på grund av ökad friktion och därmed risken för överhettning hade man de senaste resorna tvingats gå med reducerad fart.

Med maskinen halvt isärplockad, infann sig ombord plötsligt en engelsman som presenterade sig som ingenjör i den argentinska marinen. Denne gav order om att omedelbart återmontera maskinen och göra *Tyr* klar för provturen som skulle utföras från klockan 10 redan samma dag. Både Gustaf och hans ångmaskinist protesterade högt, då läget för provtur just då var allt annat än optimalt. Ingenjören stod dock på sig och bedyrade att ingen i den officiella kommission som strax väntades ombord (guvernören för Eldlandet, fregattkaptenen och några andra officerare) kunde något alls om ångbåtar eller maskiner och att man tillsammans lätt skulle kunna avleda deras uppmärksamhet på eventuella tekniska bekymmer. *"Finns det gott om den svenska punschen, så se till att på övre bryggan sättes upp ett bord med likörglas och punsch samt om möjligt ett par cifoner samt is (...) ty argentinarna är mycket förtjusta i att smutta på en likör emellanåt. Jag inbillar mig att punschen skall ha en för eder gynnsam inverkan på deras iakttagelseförmåga, tillade han."*

Sagt och gjort, guvernören och hans följe embarkeade och klockan 10 var *Tyr* klar för avgång och kunde ånga ut ur hamnen. Farten var betänkligt låg och Gustaf och hans besättning kände tydligt av oroande vibrationer för varje kolvslag. Men det var tydligen ingenting som bekymrade de höga herrarna. *"Guvernören vände sig leende till mig och yttrade: 'Låt oss då avprova denna så högt lovprisade dryck!' (...) Snart tycktes både guvernören och hans följe ha glömt, varför de kommit*

ombord. De koncentrerade nu i stället hela sitt intresse på punschen, varav de njöto med intensiv förnöjsamhet. Följden lät ej länge vänta på sig utan konversationen blev snart rätt allmän och högljudd.”

Den engelske mariningenjören hade samtidigt i uppdrag att medelst patentlogg utföra mätning av farten för att protokollföra ångarens uppnådda prestanda i förhållande till kontraktet. Hur han nu bar sig åt, kunde han för kommissionsmedlemmarna presentera att farten var betryggande 11 knop, medan Gustaf mycket väl visste att den faktiska farten knappast hade överstigit 4–5 knop.



Snart därefter var Tyr åter förtöjd vid kaj i La Boca och det officiella besöket lämnade förnöjt fartyget, varpå ingenjören och Gustaf slog sig ner för lite eftersnack. *”...’Men faktum kvarstår dock’, menade jag, ’att någon större parodi på provtur säkerligen icke tidigare förekommit.’ Detta eftermäle åtföljdes av en hjärtlig skrattsalva från oss båda.”*

I ett av breven från sommaren 1888 hem till hustrun Cecilia, nämner Gustaf att han bett rederiet ordna med en ersättare. 30 augusti skriver han i nytt brev: *”I går lämnade jag befälet till kapten Nilsson. Jag är ej kapten på Tyr längre. Vad säger Du nu? Nu ska jag bara göra upp mina affärer här och sedan med första lägenhet bege mig mot hemmet för att mötas av makas och sons öppna famn – efter tvenne års skilsmässa”*.

När och hur denne kapten Nilsson anlände till Argentina är oklart. Men i mönstringsloggaren för Tyr står mycket riktigt på sista raden: *”Nilsson, H.J.”* från Karlshamn, noterad som befälhavare – påmönstrad på TYR i Rosario 29 augusti. Och samma datum är Gustaf avmönstrad. Nilsson hade så det formella befälet ombord på TYR fram till 11 oktober, då de nya ägarna tog över slutgiltigt.

### Farväl till vännerna, och till Tyr

Därmed var saken klar, och Gustaf kunde äntligen börja planera för sin hemresa. Men mycket återstod att ordna upp innan en sådan kunde ske. Köpeskillingen för Tyr skulle erhållas – något Gustaf visste skulle dröja några veckor. Fartyget skulle också tömmas på tillhörigheter som inte ingick i köpet. Och flera ståndsmässiga farväl åt olika håll var också ett måste.

*”Som jag ännu hade en del mig tillhöriga förråd ombord inbjöd jag före ilandflyttningen några av mina intimare vänner med damer till en avskedsfest ombord som fortgick till långt inpå småtimmarna så att dagning börjat inträda, när uppbrott skedde. Flaggorna som hela natten fått hänga uppe strökos för sista gången samtidigt som gästerna gingo iland som tecken på att i och med detta upphörde ångaren att vara svensk egendom. (...)*



*Det kändes i sanning rätt vemodsfyllt att lämna denna vackra ångare i helt främmande händer. På detta däck hade jag under 2 ½ års strävsamt arbete genomkämpat många såväl glädjande som sorgliga stunder. Ännu ett sista farväl, varefter jag gick i land och reste in till Buenos Aires och mitt hotell.”*

Därefter följde en tid av mer lättjefullt flanerande på Buenos Aires gator, teater- och varietébesök och farvälvisiter hos flera av vännerna i staden. Men den 15 oktober kom beskedet att det var dags att fara till ränteriet och lyfta köpeskillingen. Denna utbetalades i argentinsk valuta motsvarande



9 000 pund. Den medföljande kommandören presenterade samtidigt en avräkning i peso motsvarande 1 750 pund, en summa som Gustaf nu i enlighet med det andra parallellkontraktet, förväntades överlämna personligen vid audiens hos president Celman. De 7 250 pund i peso som Gustaf fick behålla motsvarade enligt dåtida pundkurs cirka 130 000 svenska kronor.

Inträdd i presidentpalatsets praktfulla salong hälsades Gustaf Blomberg av president M.J. Celman (på tyska) med tack för hans stora insatser som lät *"... republiken för sin marin förvärva detta enligt besiktningskommissionens utsago i allo utmärkta fartyg."* Gustaf överräckte diskret sitt kuvert med den kontrakterade mellanskillnaden i, och berättade om hemfärdsplanerna med Hamburgerlinjens ångare *Desterro* den 18:e. Detta besvarade presidenten med lyckönskningar men lät Gustaf samtidigt förstå att intet om detta fartygsköp på några villkor fick komma över läpparna så länge Gustaf vistades i Argentina. (Fotot på Celman: Wikipedia).

Miguel Juárez Celman



Bankerna var stängda för dagen och den stora nettosumman i plånboken var Gustaf tvungen att fortsatt bära på sig, något som ingav stor oro. Han skyndade till svensk-norska konsulatet i hopp om att kunna deponera beloppet, men även konsulatet hade hunnit stänga. *"Och där stod jag nu i detta rövarland med mina 130.000 kronor på fickan och alla banker för länge sedan stängda."* I stället fick han fatt på kapten Bugge på Wilson & Co:s kontor, och denne Bugge var vänlig nog att för säkerhets skull eskortera Gustaf till hotellet och även övernatta där. *"Väl hemkomna placerade vi våra revolverar på respektive nattduksbord, varefter vi slog oss ned vid en kall grogg för att diskutera hur vakthållningen skulle ordnas."* Blomberg och Bugge sov sedan i pass, med varsin revolver i beredskap under huvudkudden, för alla eventualiteter.

Natten förlöpte dock lugnt och nästa dag kunde Gustaf på banken äntligen *"...köpa en remissväxel, vilkens prima inlades i rederiets brev och postades, och därmed var det bekymret avfärdat."*

## Åter mot Sverige

Kvällen före hemresan ville alla vännerna på "klubben" fira av Gustaf med en hejdundrande avskedsfest, till vilken minst fyrtio personer antecknat sig. Middagen och festen avhölls i en privatvåning. *"När vi så framemot tiotiden reste oss från bordet, var redan stämningen hög och allt intensivare blev den i den mån kaffe och svensk punsch inmundigats. Punschen hade källarrådet för övrigt tillhandlat sig av mig. Därefter började dansen som fortgick till framemot fyratiden då uppbrott skulle ske."*

Ångaren *Tyrs* punschförråd var till synes ousinligt. Man kan undra hur många lådor med punschbuteljer som Gustaf egentligen lyckats få med sig ombord när de avseglade från Gävle och Söderhamn två år tidigare.

Den tyska passagerarångaren *S/S Desterro* avgick som planerat den 18 oktober, och efter en relativt händselös Atlantöverfart var man framme i Hamburg en dryg månad senare, den 20 november. (Affischen intill är från Pinterest.se och visar *Cap Frio*, en annan av Hamburgerlinjens ångare)



Från Kiel reste Gustaf vidare med färja till Danmark och ombord på färjan fick han sällskap med en språksam spansk affärsman, señor Rabart från Madrid, på resa till Skandinavien. Under vänskapligt samspråk, anförtrorde Gustaf denne spanjor bland annat upplevelsen av den märkliga fartygsaffär han nyligen erfarit nere i Argentina. Utanför landet var han ju inte längre bunden av sitt argentinska tystnadslöfte. Gustaf träffade señor Rabart ytterligare en gång efter hemkomst till Stockholm. Först ett halvår senare fick Gustaf i ett brev från vännen löjtnant Stenbäck i Buenos Aires, reda på att den "spanske affärsmannen Rabart" han förtroligt pratat med, inte alls var den han utgett sig för. I själva verket var han huvudredaktör på en av Argentinas hätskaste oppositionstidningar. Denne hade förstås låtit blåsa upp hela historien med alla sina uppseendeväckande detaljer i sin tidning, vilket bidrog ytterligare till den redan upprörda stämningen i landet. Där var alltså bakgrunden till det tidigare påståendet om att Gustafs fartygsaffär skulle ha fått presidenten att fly landet. Några säkra belägg för att Celman faktiskt skulle ha flytt ur landet kan jag inte hitta, men han tvingades lämna in sin avskedsansökan 1890 och drog sig (enligt Wikipedia) politiskt isolerad tillbaka från huvudstadens konflikter. Tyr -affären i sig torde bara ha utgjort en marginell del av all den korrruption och annat maktmissbruk som president Celman gjort sig skyldig till och som piskat upp den revolutionsstämning som till slut tvingade fram hans avgång.

Gustaf visar i sina memoarer hur som helst ingen direkt ånger över sin biroll i allt detta, utan såg nog att han inte haft mycket att välja på så som situationen var där och då.

### Utebliven försäljningsprovision

Värre för Gustaf personligen var mötet efter hemkomst med redaren i Gävle, O.A. Brodin. Det var egentligen ett rutinmöte för avrapportering av resa och fartygsaffär. Brodin var uppenbarligen belåten med hur det hela hade avlöp, eftersom han erbjöd Gustaf ett nytt befälhavaruppdrag på en större och mer praktisk ångare för La Plata. Men när Gustaf påminde honom om den utlovade försäljningsprovisionen om 5 000 kronor, tog det stopp. Brodin var inte intresserad av att diskutera någon provision. Det P.M. Gustaf visade på som utfästelse från rederiet, var aldrig signerat av O.A. Brodin personligen och han ville därför inte kännas vid dess giltighet.

*"Jag framhöll de stora risker jag utsatt mig för för att få försäljningen avslutad, men han vidhöll med bestämdhet, att han ej ämnade medgiva mig provision, utan i fall jag insisterade därpå, finge jag processa med honom. Han begrep nog att jag skulle draga mig för den åtgärden, ty därmed skulle jag, huru utgången än blev, förorsaka mig svårighet att erhålla ny plats. Som kapten processar man inte utan obehagliga konsekvenser med en stor skeppsredare, även om man har aldrig så rätt."*

Gustaf tvingades därför motvilligt acceptera faktum, och han avböjde följaktligen även erbjudandet om nytt befälhavaruppdrag.

*"På så sätt skildes vi efter ett flerårigt samarbete som ovänner, med resultat att min sjömansbana därmed avslutades och jag stannade på landbacken, vilket jag ej ångrat."*

Gustaf insåg att han förmodligen skulle ha råkat i stora svårigheter om han åter satte sin fot på argentinsk jord. Även om president Celman avgick 1890, så satt samma regering kvar och det rådde fortsatt politisk oro. Det fanns säkerligen en och annan inflytelserik argentinare som hade ett ont öga till kapten Blomberg från Sverige. Antingen för att han genom sitt agerande gynnat en korrupt och illa omtyckt president, eller för att han bidragit till att den känsliga affären avslöjades.

\* \* \* \* \*

**Så långt Gustaf Blombergs egna memoarer** om sin tid med ångaren *Tyr*. Idag, mer än 130 senare, är det förstås omöjligt att slå fast sanningshalten i alla delar av hans berättelse. Han skrev sina memoarer nästan femtio år efter sista avmönstring, så en och annan episod kan ju ha hunnit kryddas lite extra under decennierna där emellan. Men Gustafs ganska sakliga framställning förefaller inte alls orimlig och jag har heller inte funnit något som direkt motsäger de händelser han beskriver.

#### **Tyrs fortsatta öden under argentinsk flagg.**

Efter att Gustaf halat den svenska flaggan för gott på *Tyr* och rest hem från Argentina, sattes ångaren i ordning för tjänst som statligt transportfartyg mellan huvudstaden Buenos Aires och de nya besittningarna i Tierra del Fuego (Eldslandet) nere i det sydliga Patagonien. Uppenbarligen fick man ordning på den maskinskada som äventyrat provkörningen inför försäljningen.

Till att börja med drevs ångaren under inrikesministeriets ansvar, för att efter en tid överföras till den argentinska flottan. Det var då hon också fick sitt nya namn – ARA *Ushuaia*. (ARA, Armada de la República Argentina, var och är beteckning för fartyg tillhörande flottan).

En argentinsk marinhistorisk websajt [www. histarmar.com.ar](http://www.histarmar.com.ar) ger en ganska utförlig historik över ångarens vidare öden under argentinsk flagg.

Som last ombord på sina oupphörliga resor längs den argentinska kusten förde *Ushuaia* allehanda förnödenheter till de nya besittningarna i syd – livsmedel, stenkol, tegel, cement bland mycket annat. Men tidvis fick den lilla ångaren också agera i flottilj tillsammans med mindre torpedbåtar under övning. Ibland fick hon agera som fångtransportfartyg, ibland som forskningsfartyg på hydrografiska expeditioner längs kusten.

Men *Ushuaia* ex *Tyr* verkar också ha utmärkt sig under sjöräddningsinsatser vid ett flertal tillfällen, då sjömän räddades ombord från fartyg som förlit i de besvärliga farvattnen längs Argentinas kust: Bl.a.: *Biene 1898, Powys Castle 1902, California 1903, Duchesse de Berry 1906, Austral 1907*.

#### **Slutet**

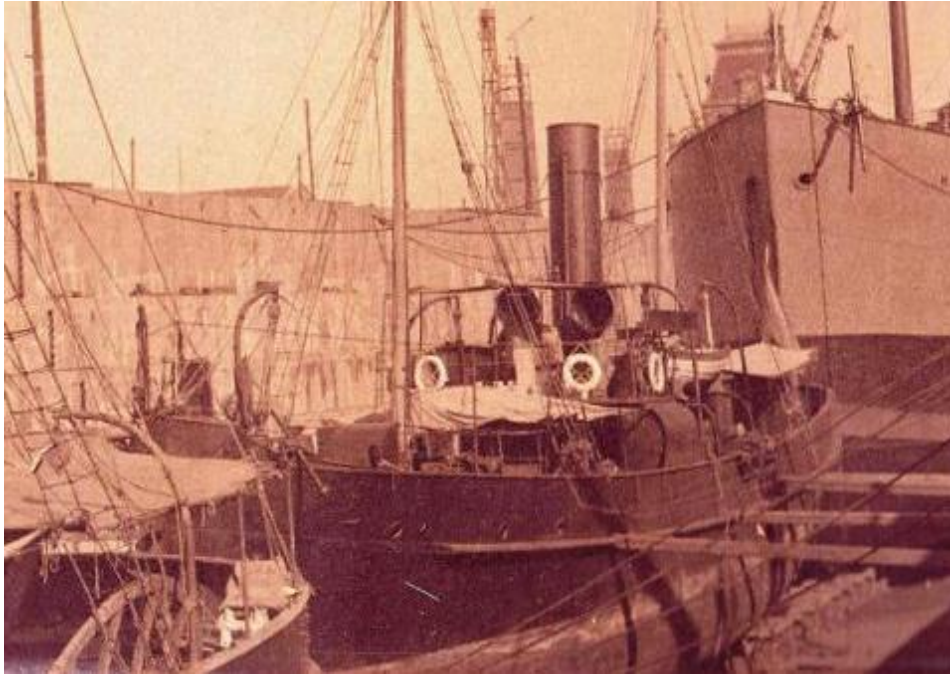
Efter att i över två decennier troget ha tjänat den argentinska staten, fick till slut den gamla *Tyr* ett snöpligt slut år 1912. Vid det laget hade Gustaf Blomberg redan varit iland hemma i Sverige i över 24 år. Översatt från spanskspråkiga Wikipedia:

*”Den 14 maj 1912, under årets andra resa, klockan 20.15 grundstötte Ushuaia mot en sten nordväst om Isla Cónдор, vid västra änden av Paso Timbales (nära Punta Arenas) och kantrade. Besättningen kunde räddas av transportfartygen Vicente Fidel López och Piedrabuena. Lagardere (kapten ombord vid tillfället) och hans officerare åtalades och avskedades. År 1917 återvände Vicente López till vrakplatsen men där kunde bara bekräftas att resterna av Ushuaia inte gick att återställa.”*

*Tyr* finns även omnämnd på [Wrecksite.eu](http://Wrecksite.eu) – ett register över kända skeppsvrak och förlisningar runt om i världen. Den exakta vrakplatsen är lite oklar, då koordinaterna "51°56'S / 72°44'W" som anges på [Wrecksite.eu](http://Wrecksite.eu) inte rimmar med Isla Cónдор och Paso Timbales "nära Punta Arenas" som nämns på [Histarmar.com.ar](http://Histarmar.com.ar). Oavsett vilket är det i båda fall en bra bit in på chilenskt territorium, men ångaren

kan mycket väl ha gjort en avstickare in i grannlandet. Fram till dess ett gränsfördrag undertecknades länderna emellan 1881, gjorde både Argentina och Chile anspråk på hela territoriet kring Eldslandet.

Nedan odaterade foto återfinns på både [www.wrecksite.eu](http://www.wrecksite.eu) och på [www.histarmar.com.ar](http://www.histarmar.com.ar).  
*Tyr /Ushuaia* i torrdockan på okänt skeppsvarv.



Jag har efterlyst ytterligare foton och ev. annat svenskt material om 1886 års s/s *Tyr*, från såväl Sjöhistoriska museet som Länsmuseet i Gävle, men hittills utan framgång.

### **Gustaf Blomberg efter hemkomsten**

Efter hemkomsten från Argentina förblev Gustaf Blomberg kvar i land. Han tjänstgjorde en kort tid som fartygsinspektör åt Axel Johnson när denne 1890 grundade Rederi AB Nordstjernen och inköpte ångaren s/s *Annie Therese* från Tyskland.

Ganska snart därefter startade Gustaf i stället egen firma, nära Fridhemsplan i Stockholm: "*J Gustaf Blomberg Kol- Trä och Agenturvaror*". Han stod under många år under första halvan av 1900-talet som utgivare av en årlig matrikel över "*Svenska Ångbåtsflottans Befäl*".

Memoarboken "*En svensk sjökaptens sanna upplevelser och äventyr...*" utgavs på Seeligs förlag i Stockholm 1934. Bokens LibrisID är 1319427.

Gustaf Blomberg avled 1936, 83 år gammal.





Mönstringsliggare Gävle 1886 för ångaren Tyr – från sok.riksarkivet.se/sjomanshus

Mönstring af besättningen å *Tyr* under Sjomanshuset i *Gävle*  
 1886. Hufvudredare *A. S. Bråden*  
 Tonaftgift erlagd med Kronor öre. för det Rumors Sjögens Cirkel *Gävle*  
 Aug. 255.

Förskräfvelser af besättningen under konstriktionen.								Tillstånd och Skottens i de prismaer, som äro till förfogande.																
Åfseeren.				Tillstånd och Skottens i de prismaer, som äro till förfogande.				Tillstånd och Skottens i de prismaer, som äro till förfogande.																
Plaketsid.		Genom död.		Genom ryttning.		Genom skottning.		Tillstånd och Skottens i de prismaer, som äro till förfogande.				Kyrkostiftning.			Insköpta eller skänkta.			Kyrkostiftning.			Tillstånd och Skottens i de prismaer, som äro till förfogande.			
Out.	Tid.	U. för rum. S. för angående.	Out.	Tid.	Out.	Tid.	Out.	Tid.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.		
Gävle	1886	15	R.						Blasberg, J. G.	1882	776	4	Befälhafn.	50.	22.	21	22	70						
									Göteborg, A. J.	1888	3314	4	Svevst.	65.	22.	21	12	76						12, 78
									Wendström, A. P.	1885	416	4	Befälhafn.	90.	17.	10	33	18						14, 79
									Wendström, E. P.	1882	384	4	Befälhafn.	35.	22.	21	20	18						
									Wendström, J.	1869	388	4	Befälhafn.	35.	22.		7	67						
									Göteborg, J. T.	1881	18	4	Befälhafn.	42.	3.	15	1	40						
									Wendström, H. W.	1881	553	4	Befälhafn.	35.	22.		7	65						
									Nilsson, H. E.	1864	295	4	Befälhafn.	35.	22.	24	7	91						
									Wendström, E.	1869	587	4	Befälhafn.	17.	22.	24	2	57						
									Wendström, J. S.	1882	339	4	Befälhafn.	166.	22.	5	56	92						
									Wendström, L. B.	1860	1574	4	Befälhafn.	32.	7.	33	2	44						
									Wendström, E. S.	1889	620	4	Befälhafn.	100.	22.	14	53	65						
									Wendström, J. S.	1862	773	4	Befälhafn.	30.	5.	9	1	58						
									Wendström, P.	1868	774	4	Befälhafn.	15.	22.	9	4	09						
									Wendström, J.	1863		4	Befälhafn.	45.		18		37						
									Wendström, J.	1860		4	Befälhafn.	54.		18		32						
									Wendström, A. H.	1866		4	Befälhafn.	54.		18		32						
									Wendström, Th.	1892		4	Befälhafn.	54.	1.	14		79						
									Wendström, G. J.	1862	5915	4	Befälhafn.	54.	4.	4	2	30						12, 95
									Wendström, A. B.	1863	7214	4	Befälhafn.	52.	33.	3	16	1	76					
									Wendström, J. P.	1868		4	Befälhafn.	45.	50	3.	16	1	39					
									Wendström, C.	1863		4	Befälhafn.	45.	50	3.	16	1	39					
									Wendström, Th. J.	1873		4	Befälhafn.	50.		1	13	1	40					