



KSM - bulletinen

Medlemsblad Kalmar Sjöfartsmuseum

Ordförandens spalt

Den 10 februari 1934 samlades en grupp sjöfartsprofiler på Teaterkällaren i Kalmar. Sjökaptenen och lärare på Navigationsskolan med intressen i sjöfartsnäringen bildade tillsammans Kalmar Sjöfartsförening. Ambitionen var att främja sjöfartens utveckling och knyta samman olika yrkesgrupper med koppling till sjöfart.

Föreningen är efter 90 år fortfarande synnerligen aktiv.

En central uppgift för Kalmar Sjöfartsförening är att tillsammans med flera andra parter som tex. Kalmar Sjökaptensgille, Klubb Maritim, och Studentföreningen Lambda lägga programmet för de Öppna föreläsningar som Linnéuniversitetet arrangerar på Sjöfartshögskolan. Läs mer om vårens program på sista sidan.

På Sjöfartsmuseet är verksamheten igång som vanligt. Under våren har vi öppet söndagar kl 12–16. Vi träffas sista onsdagen i månaden för att fika och prata. Eftersom vi ständigt får in nya föremål och böcker är det värt att titta upp. Alla är varmt välkomna!

I detta nummer av KSM Bulletinen kan du läsa om Ekenäs Varv och Lunds båtbyggeri. Båda med en spännande historia.

Vi berättar också om en ny aktivitet med föredragskvällar på museet. Vi inleder med Vega-expeditionen den 10 april. Läs mer på sidan 4.

Notera redan nu att årsmötet är den 15 maj.

Claes Wollentz

KSM-bulletinen

Nr. 57 - 2024

Redaktör & ansvarig utgivare Claes Wollentz

Ekenäs Varv och Lunds Båtbyggeri

Samhället Ekenäs, 25 km söder om Kalmar, finns omnämnt sedan 1830-talet. Men först från mitten av 1800-talet blomstrar samhället och växer rejält. Handel och sjöfart utgjorde grunden och centralt för samhället var varvet. På Ekenäs varv byggdes främst fartyg för Östersjöfart till lokala bonderederier.

Skeppsbyggmästare Olsén från Kolboda var en period aktiv i Ekenäs innan kapten Nils Wistrand tog över varvet. Wistrand drev även en omfattande rederirörelse. Han byggde en stor pampig bostad som senare, den så kallade "Ekenäskungen", Gustaf Dahlgren tog över. Dahlgren var framgångsrik grosshandlare med virke och spannmål som de viktigaste varorna. Under sent 1800-tal upplevde Ekenäs sina glansdagar.



Flera skeppsbyggmästare vid Ekenäs varv finns omnämnda från 1830-talet och framöver. År 1854 var den kände byggmästaren C J Bring verksam vid varvet. Tiden 1840-80 timrades ett 60-tal fartyg i Ekenäs. Bland dem den välkända slupen Laurus av Brantevik.

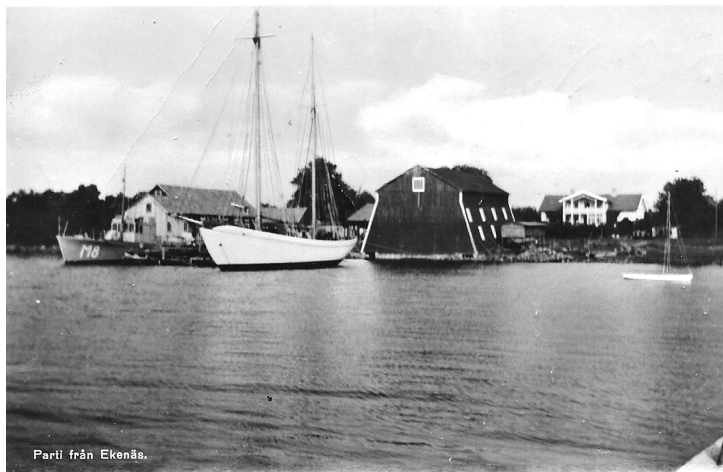
Varvet var under 1870-talet beläget på Stångudden, norr om hamnen. Men efterhand blev den nuvarande varvsplatsen dominerande. Under 1870-80 talet byggdes fartyg för danska beställare bland annat flera skoneter. År 1889 tog storhetstiden slut. Skeppsbyggeri är konjunkturkänsligt och sämre tider för handel och sjöfart gjorde att verksamheten avstannade. Men helt upphörde inte varvet. På 1900-talet byggdes åter fartyg regelbundet vid varvet i Ekenäs.

År 1932 flyttade Christian Lund med sin familj till Ekenäs där han köpt varvet. Lund hade tidigare bedrivit framgångsrik varvsverksamhet vid Råå Varv och senare Malmö Yacht Varv i Limhamn. Snabba racerbåtar var ett signum för honom.

Tillsammans med sina söner Bernhard och Golden inledde han en nya era vid Ekenäs varv. Där fanns en varvsbyggnad, på södra sidan och en slip (sidledes) som tog fartyg upp till 200 ton.

Fartyg för fiskeflottan, handelsflottan, marinen, lots- och tullverket gick av stapeln från varvet. Åtskilliga fartyg torrsattes för underhåll och reparation.

År 1933 hade varvet 16 anställda som snart ökade till 30-40. I slutet av 1930-talet uppfördes en ny varvsbyggnad norr om slipen.



Parti från Ekenäs.

År 1939 byggdes för polsk beställare ett skolsegelfartyg (*bild ovan*) som hade Svenska Seglarskolans *Kaparen* som förebild. Ett stort prestigeprojekt. På grund av kriget kunde fartyget inte levereras till Polen utan seglades av Svenska Seglarskolan fram till krigsslutet. Därefter kom fartyget, *General Zaruski*, till Polen där hon ännu seglar som skolfartyg med årliga besök längs Smålandskusten.

Från Tyskland beställdes 1942 tre fiskebåtar. Många misstänkte att de egentligen var avsedda för minsvepning. Innan samtliga fartyg var klara att sjösättas brann varvet i mars 1943. Varvsbyggnaden och ett av fartygen totalförstördes. Orsaken till branden kunde inte fastställas, sabotage eller olyckshändelse? (*Bild nedan*)



Under kriget levererades 4 minsvepare (M8 mfl.) samt 14 segelslupar på 8.5 meter till Marinförvaltningen. Minsveparna var byggda i hondurasmahogny. Det var ett material som Lunds behärskade till fullo från de yachter man tidigare byggt vid Malmö Yacht Varv. (*Bild nedan*)



Direkt efter branden 1943 uppfördes en ny varvsbyggnad. Varvet fick beställning från Island på tre större trålare som lämnade stapelbädden åren 1945-46.

Under åren 1932-1949 sjösattes 67 fartyg på Ekenäs varv där det största var på 460 ton. Därtill åtskilliga mindre yachter och småbåtar. Kontinuerligt tog man också upp flera reparanter från handelsflottan, galeaser, skonare och motorseglare.



Arbetsstyrkan vid Ekenäs varv 1941

År 1950 lämnade Bertil Lund, son till Bernhard Lund, varvet och startade eget båtbyggeri på orten. Inriktningen var främst fritidsbåtar i klinkbyggnadsteknik.

På 1960-talet inleddes flera samarbeten mellan Lunds och andra aktörer verksamma inom branschen. Populära båtar som tex Aqua Cabin och Utö snipan byggdes i Ekenäs och såldes av den kände entreprenören Gösta Berg i Stockholm. En framgångsrik epok för båtbyggeriet.

År 1964 samarbetade Lunds med Tage Werner i Nävragöl, Blekinge. Lunds gjorde formarna till Lillblekan, Mellanblekan och Storblekan. Alla ritade av Bertil Lund och de blev mycket populära.



Sjösetting av fiskebåt beställd från Island 1945

Efter tiden med klinkbyggda träbåtar blev plast det dominerande materialet under 1970-talet. Lunds anpassade verksamheten, reparerade och underhöll träbåtar men hittade också andra nischer för olika beställare.

På 1980-talet producerades en populär båttyp kallad *Lotsbåten*. Den tillverkades i olika tekniker men plastskrovet kom efterhand att dominera. Närmare 100 Lotsbåtar lämnade båtbyggeriet. Flera blev övningsbåtar för sjöscouter på olika håll i landet och några hittade köpare utomlands.

På Lunds byggdes också traditionella jaktkanoter även de i plast. På 2000-talet kom en ny modell, *Ekenässnipan*. Båtarna byggda i plast levererades med inredning av trä. De kunde också beställas med trädäck.



Bertil Lund seglar sin lotsbåt.

Genom åren har flera prestigeprojekt lämnat båtbyggeriet som tex Chris Craft racer och en unik Skärgårds 30. Fortfarande pågår verksamhet vid Lunds Båtbyggeri, numera i regi av Anders Lund som är fjärde generation båtbyggare Lund i Ekenäs. Man renoverar regelbundet båtar till ett skick som om de var nya.

Från starten fram till idag har ett tiotal olika båttyper byggts på Lunds och totalt har cirka 1000 båtar levererats från båtbyggeriet.



Renovering av båtar på Lunds Båtbyggeri.

Verksamheten pågår också vid Ekenäs Varv. Bernhard och Golden Lund lämnade 1958 över varvet till Frank Johansson och Harry Andersson. Efter Frank Johanssons bortgång 1983 övertog Ulf Magnusson från Stockholm varvet. Idag drivs Ekenäs Varv av hans son Carl Magnusson med sliptagning av fartyg upp till 200 ton. Kunder är såväl Sjöfartsverket som rederier.

Claes Wollentz.



Ekenäs varv. Pamela vid kaj och Olof Trätälja på slipen.





Kalmar Sjöfartsförening

God fortsättning på det nya året 2024 önskas alla medlemmar i Kalmar Sjöfartsförening KSF.

Vårterminens program för "Öppna föreläsningar" är klart. I programmet nedan fattas dock vem från Tärntanks rederier som kommer till oss den 10 april och berättar om segel på moderna fartyg.

Jag skulle vara tacksam om ni alla hjälper oss att hålla medlemsantalet uppe genom att berätta för alla ni känner om oss. Är man medlem får man tre gånger om året en Bulletin med mycket läsvärt från sjön och inte minst, man får gå på sjöfartsmuseet hur många gånger som helst under året. Bara det!

Vill berätta att styrelsen beslutat att årets årsmöte blir *onsdagen den 15 maj kl 18.00* på Sjöfartshögskolan. Jag har inte klart med föredragshållare ännu men i nästa nummer kallar vi officiellt till årsmötet och då skall vi också ha ett program klart.

Hälsar

Rolf B Bertilsson/Ordförande

Öppna föreläsningar på Sjöfartshögskolan

Onsdag den 20 mars kl 18.00

Vad är klassning av fartyg, vem kräver det och var kommer det ifrån?

Sjöingenjör Jan Olof Grönhult från De Norske Veritas.

Certifikat utfärdade av Klassningssällskap krävs i lagar, regler och avtal över hela världen för att fartyget ska kunna operera internationellt.

Vad betyder egentligen detta, vad är ett klassningssällskap och hur hänger det ihop med certifikatkrav ifrån myndigheter.

Onsdag 24 april kl 18.00.

Moderna segel på dagens fartyg.

Kan segel användas på moderna fartyg?

Tärntanks rederier.



Föredragskväll på Sjöfartsmuseet om Vegaexpeditionen.

Vi arrangerar en föredragskväll på museet onsdag den 10 april kl 18.00. Då berättar Manne Dunge om Vegaexpeditionen. Vi är på museet och därför är antalet platser begränsat. Anmäl deltagande till Claes 0733-40 50 12.

Sedan medeltiden hade man försökt finna en kortare väg till Indien än att resa runt hela Afrika. Många försök hade gjorts av engelsmän och holländare, men det var först med den svenska Vegaexpeditionen 1878-1880 som Nordostpassagen öppnades. Denna blev mycket uppmärksammas både nationellt och internationellt.



Stiftelsen Kalmar Sjöfartsmuseum

Kontaktpersoner för Kalmar Sjöfartsmuseum är:

Ordförande: **Claes Wollentz** tel 0733-40 50 12

Skattmästare: **Robin Ländin** tel 070-875 54 63

Sekreterare: **Manne Dunge** tel 0733-30 92 49

Kalmar Sjöfartsmuseum finns på Södra Långgatan 81, 392 31 Kalmar.

Museet är öppet söndagar kl 12-16.

Aktuella öppettider se museets hemsida.

För bokning av besök, ring 0480-158 75.

Museet drivs ideellt och vi har inte regelbunden bemanning, men vid frågor ring 0480-158 75.

Medlemsavgiften i Kalmar Sjöfartsförening är 150 kr per år för enskild person och 200 kr per år för familj. Plusgiro: 59 24 79-0. Medlem har fritt tillträde till museet.

e-post: Kalmarsjofartsmuseum@gmail.com

hemsida: www.kalmarsjofartsmuseum.se