

K-märkta fartyg

Fartygsnamnen står i bokstavsordning. Uppdaterad 2010-05-25

AMALIA

SEIF/5777

Byggd: 1899, Viken

Material: Ek.

Längd: 18,0 bredd: 5,85 djup: 2,00 Brt: 37

Segelfartyg, galeas

Hemmahamn: Nynäshamn

Amalia byggdes 1899 av Hagerman på Vikens varv på beställning av Christian Wennberg på Ven och riggades som jakt. Hon seglade inledningsvis främst mellan Ven och fastlandet med tegel och jordbruksprodukter. 1916 förlängdes fartyget och riggades om till galeas, då utökades också seglationsområdet. Amalia motoriserades 1926 och gick i fraktfart fram till 1950-talet. Dagens ägarfamilj har ägt fartyget sedan 1950-talet. Successivt har Amalia förbyggt och anpassats till nuvarande bruk som skolsegelfartyg.

ANNE-MON

SELJ/5160

Byggd: Christanssons Varv i Strömstad, 1910

Material: Ek och furu på kravel.

Längd: 16 Bredd: 5.93 Djup: 2.5 m Brt: 40

Segelfartyg, galeas

Hemmahamn: Nyköping

Anne-Mon byggdes som jaktriggad för stenfrakter men användes också i backefiske vid Shetland. Sannolikt utrustades Anne-Mon direkt med en hjälpmaskin på 20 hkr. 1924 förbyggdes hon och år 1926 fick hon en starkare maskin. Perioden 1910–1937 var Anne-Mon hemmahörande i Skärhamn, 1937–1945 i Hasselösund och från 1945 med namnet Roald i Hovenäset. 1945 omriggades fartyget till galeas. 1950 såldes Anne-Mon till Fjällbacka och 1958 till Donsö. I början av 1960-talet gjorde fartyget de sista frakterna som gick med salt. Därefter skedde ett antal ägarbyten innan hon som halvsjunket vrak 1967 fick en ägare som började en genomgripande renovering av fartyget.

ASTA AV SMÖGEN

SHJO / 6948 / LL 667

Byggd: Marstrand 1916

Material: Ek och furu

Längd: 14,47 Bredd: 5,82 Djup: 3,20 Brt: 37

Fiskefartyg

Hemmahamn: Smögen

Asta av Smögen byggdes 1916 på Ringens varv i Marstrand i enepinad ek i kravell på furuspant. Ursprungligen var hon riggad med gaffelrigg med stor-, fock- och toppsegel på stång och klyvare på inhalbart bogspröt. Första motorn var en Avance på 15 hkr. Från början hade Asta ingen styrhytt utan seglades från en styrbrunn. En styrhytt byggdes dock redan på 1920-talet. Hon var en av de första fiskebåtarna som utrustades med elektricitet, och trålvinsch. 1937 såldes fartyget till

Smögen. Asta har använts för snurrefiske, snörpvad, räkrålning och garnfiske. 1942 byggdes en ny styrhytt då fick hon också en starkare Munktellmotor på 90 hkr. 1962 byts maskinen till nuvarande Skandia 2 x 65 hkr tillverkad 1944. Asta användes i yrkesmässigt fiske till 1981 då hon övertogs av föreningen Tollar & Seiel för att bevaras som museifiskefartyg. Hon utnyttjas idag till guidade turer i Bohuslans natur- och kulturmiljö.

BIRGER JARL

SIAU

Byggd: Finnboda Varv, Stockholm, 1953

Material: Stål

Längd: 92,40, Bredd: 14,25 Djup: 5,20. Brt: 3564

Passagerarfartyg

Hemmahamn: Stockholm

Birger Jarl byggdes på och sjösattes 1953 på beställning av Rederi AB Svea för trafik Stockholm–Helsingfors samt till Åbo. Fartyget hade en 4 cylindrig (quadruple) ångmaskin på 3300 hkr. Under 18 år gick fartyget i Finlandstrafik med Skeppsbron i Stockholm som hemmahamn. Från 1971 gick Birger Jarl i kryssningstrafik till Åland men såldes sedan till ett finsk rederi och sattes in på linjen Skellefteå–Jakobstad. Under 1970- och 80-talen bytte fartyg ägare och namn flera gånger. År 2002 övertog Ånedinlinjen fartyget som återfick sitt gamla. Birger Jarl har genom åren genomgått flera ombyggnationer. På 1970-talet ändrades akterskeppet, 1982 byttes ångmaskinen mot en dieselmaskin och 1987 byggdes hytter på fördäck. Stora delar av inredningen, med möbler och konstnärlig utsmyckning är i originalskick.

BJÖRNEN

SGDH

Byggd: Kockums, Malmö 1953

Material: Stål

Längd: 27,10 Bredd: 8,14 Djup: 4,40 Brt: 185

Bogserbåt

Hemmahamn: Stockholm

Björnen är byggd av Kockums (nybyggnadsnr 393) för Malmö Bogser AB, sjösatt 15 december 1952 och levererad 28 maj 1953. Fartyget byggdes som isbrytande ångbogserare på beställning av Holmens bruk. Fartyget blev hemmahörande i Hallstavik och där tjänstgjorde Björnen åren 1953-1979. Därefter togs fartyget ur yrkesmässig trafik. Björnen är sannolikt en av de sista ångbåtarna som byggdes i Sverige. Utrustad med en trippelångmaskin på 950 IHK tillverkad 1941 av Charles D. Holmes & Co Ltd, Hull. (Den kom troligen från en haverist eller ett skrotat fartyg). Björnen såldes 1964 till Holmens bruk i Hallstavik som behöll henne till 1979 då hon blev fritidsfartyg. Ångmaskinen lyftes ut 1984 och finns nu på Rubens maskinmuseum i Götene. Björnen framdrivs idag av en 6-cylindrig Caterpillar 343D dieselmotor.

BLIDÖSUND

SDKG / 5189

Byggd: Eriksbergs varv, 1911

Material: Stål.

Längd: 35,29 Bredd: 6,85 Djup: 2,44 Brt: 218

Passagerarångfartyg

Hemmahamn: Stockholm

Blidösund byggdes 1911 på Eriksbergs varv i Göteborg. Hon beställdes av skärgårdsborna på Blidö och Yxlan som ett uppror mot Waxholms Nya Ångfartygs AB:s monopolställning.

Fartyget drivs fortfarande med original ångmaskinen från 1911, en tvåcylindrig compoundmaskin. Blidösund är en av få kvarvarande koleldade ångbåtar.

Tanken är att Blidösund ska vara ett levande museum där arbetet bedrivs på samma sätt som förr och där passagerarna kan besöka fartygets olika delar. Under vintern går man med julbordskryssningar, sommarhalvåret ägnas åt musikkryssningar och utflyktsturer. På sommaren går Blidösund i linjetrafik i klassiska vatten i Stockholms skärgård.

BOHUSLÄN

SDKM/ 5592

Byggd: Eriksbergs Mekaniska Verkstad, 1914

Material: Stål.

Längd: 43,10 Bredd: 7,30 Djup: 2,70 Brt: 235

Passagerarångfartyg

Hemmahamn: Göteborg

Bohuslän är Väst kustens sista passagerarångare och Sveriges största ångmaskindrivna fartyg i reguljär drift. Hon byggdes 1914 på Eriksbergs Mekaniska Verkstad för Marstrands Nya Ångfartygs AB (Marstrandbolaget), och gick i mer än 40 år på traden Göteborg - Lysekil - Smögen - Gravarne. På 1950-talet fick fler och fler öar färje- eller broförbindelse med fastlandet. Då tog bussar och lastbilar över allt mer av transporterna och ångaren sattes in i trafik i Öresund och senare mellan Strömstad och norska hamnar. Hösten 1963 lades hon upp, och två år senare såldes hon till upphuggning. Fartyget räddades då av några eldsjälar, som 1965 bildade Sällskapet Ångbåten. Efter ett omfattande upprustningsarbete gick ångaren redan påföljande sommar åter i sina gamla farvatten. Sedan dess trafikerar Bohuslän varje sommar den rutt hon en gång byggdes för, återställd med maskin och panna i original och salonger nära nog som vid leveransen 1914.

BORE

SELA

Byggd: Kockums i Malmö, 1894

Material: Järn och stål

Längd: 40,53, Bredd: 8,84 Djup: 5,5. Brt: 374

Isbrytare

Hemmahamn: Västerås

Isbrytaren Bore byggdes för Malmö hamn, och kunde också ta passagerare som reservfärja mellan Malmö och Köpenhamn.

Bore tillhör den första generationen av kraftiga isbrytare som byggdes i slutet av 1800-talet. De är av "hamburgtyp" med starkt skrov, stor bredd och runda former. Under båda världskrigen tjänstgjorde fartyget

som kanonbåt. Bore var i tjänst fram till 1968. 1983 köptes fartyget av Swecox AB i Västerås och har sedan genomgått en fullständig renovering och återställts till originalskick så långt detta är möjligt. Bore användes i filmen om ingenjör Andrés luftfärd.

CAPELLA

SBNV

Byggd: Kalmar varv, 1929

Material: Stål

Längd: 23 bredd: 5,50 djup: 1,90 Brt: 81

Torrlastfartyg.

Hemmahamn: Stockholm

Capella byggdes 1929 vid Kalmar Varv (nr 302) till rederi Svensk Engelska Mineralolje AB och fick namnet Shell I. Hon byggdes som ett 90 tons torrlastfartyg för att kunna ta 300 oljefat. Fartyget trafikerade de första åren Stockholms skärgård med oljeprodukter därefter gick hon i Mälaren först på Västerås och senare på Eskilstuna med namnen "Västerås" respektive "Eskil". 1949 köptes fartyget av Marinen och blev utrustad med passiva undervattensmikrofoner, sonar, dyktuber och annan teknisk utrustning. Med namnen "Urd" eller "Capella" tjänstgjorde hon omväxlande som arbetsfartyg, specialfartyg, experimentfartyg och försöksfartyg under kalla krigets dagar. Hon var i marinens tjänst till 1986, därefter registrerades fartyget som fritidsfartyg.

CONSTANTIA

SJOE / 6533

Byggd: Marstal, Danmark, 1908

Material: Ek och bok

Längd: 23,05 Bredd: 6,20 Djup: 2,10 Brt: 66

Segelfartyg, tvåmastad skonare

Hemmahamn: Solna

Constantia är byggd 1908 på Niels Hansens varv i Marstal i Danmark. Hon var först hemmahörande i Danmark och hette då Minde. Fartyget var därefter i norsk ägo några år innan det 1921 såldes till Sverige. Först kom hon till Kalmar, därefter Göteborg och sedan till Figeholm med flera orter på ostkusten. På 1920-talet motoriserades fartyget. Hon omdöptes 1924 till Per-Olof och fick 1939 namnet Marina. Under 1940-talet riggades Constantia ner till galeas. Frakterna bestod av salt, kol, sten, virke, spannmål, gödning och styckegods. Hon gick i fraktfart fram till 1967. Därefter registrerades hon som fritidsfartyg. 1988 fick hon namnet Constantia Nu är Constantia åter skonarrigad och seglar som skolfartyg.

DEODAR

SDUW / 8180

Byggd: Brixham, England, 1911

Material: Ek

Längd: 24.00 Bredd: 5.80 Djup: 2.70, Brt 53

Segelfartyg, ketch

Hemmahamn: Stockholm

Deodar är byggd som engelsk sailing trawler med ketchrigg. Hon var först registrerad i Brixham men såldes 1919 till Lowestoft och

användes till seglande trålfiske på Nordsjön. År 1937 såldes fartyget till Grundsund i Sverige. Då var hon ett av de sista segelfartygen i vårt land som inte hade hjälpmaskin. Den första maskinen sattes in så sent som 1939. Hon är en god representant för de hundratals engelska kuttrar som köptes till Sverige. Idag finns endast ett fåtal av dessa bevarade i vårt land. 1942 byggdes Deodar om för fraktfart och döptes till Rigmor med hemmahamn i Hamburgsund. Därefter gick hon i fraktfart fram till 1958. Efter ett antal ägarbyten under 1960-talet såldes fartyget 1972 till nuvarande ägaren som sedan dess har genomfört omfattande arbeten ombord. Deodar är idag till sin exteriör mycket lik det utseende hon hade som seglande trålare.

DIANA

SDRU/7740

Byggd: Finnboda varv, 1931

Material: Stål/järn

Längd: 31,66 Bredd: 6,85 Djup: 2,95 Brt: 269

Passagerarfartyg

Hemmahamn: Göteborg

1931 levererades Rederiaktiebolaget Göta Kanals nya kombinerade passagerar- och lastbåt, Diana, från Finnboda Varv i Stockholm. Hon beställdes inför en förväntad turistinvasion av svenskamerikaner till Sverige och var avsedd att gå genom Göta kanal mellan Göteborg och Stockholm. Diana var landets sista ångdrivna fartyg i reguljär kanalfart. Ångmaskinen byttes mot dieseldrift så sent som 1969. Inredningen har ändrats genomgripande vid om och tillbyggnader av fartyget. Lastrummet delades 1960 och byggdes om till fyra hytter. Senare ändrades hela lastrummet till ett konferensrum. 1974 ändrades fartygets överbyggnader, styrhytten flyttades fram så fördäcket förkortades. Hytterna byggdes om 1987 på Falkenbergs Varv. Diana brukas i en lång tradition där förändringar av fartyget speglar utvecklingen och tidens krav på säkerhet och driftekonomi.

DJURGÅRDEN 3

SDTK

Byggd: Brodins varv, Gävle, 1897

Material: Stål

Längd: 20,87 Bredd: 5,40

Ångfärja

Hemmahamn: Stockholm

Ångfärjan Djurgården 3 byggdes 1897 och hette ursprungligen Stadsgården 1. Fartyget beställdes för att klara trafiken till stockholmsutställningen 1897. Hon användes på olika linjer i Stockholms hamn till 1969. Den ideella föreningen Stiftelsen Skärgårdsbåten övertog henne 1973 och rustade upp henne. Djurgården 3 är Stockholms enda kvarvarande ångdrivna Djurgårdsfärja. Trafiken idag består av charter, färjetrafik och beställningstrafik.

DOMNARFVET

SKYT

Byggd: Stockholm, 1863

Material: Järn

Längd: 18,25 Bredd: 4,12 Djup: 1,60 Brt: 33

Bogser- och varpbåt

Hemmahamn: Borlänge

Domnarfvet beställdes 1862 vid William Lindbergs mekaniska verkstad (Södra varvet) i Stockholm. Hon levererades 1863 för hopsättning på plats vid Korsnäs. Hon byggdes för att dra pråmar med sågade trävaror mellan sågverket i Domnarvet och Korsnäs där omlastning skedde till järnväg för vidare transport mot Gävle. 1903 byttes maskin, det installerades en komponentmaskin från Hernösands mekaniska verkstad. Fartyget byggdes om med utrymmen för övernattning, styrhytt och båtdäck. Då monterades också ett spel ombord för timmervarpning på Hedesundafjärdarna. När flottningen på Dalälven lades ner 1972 köptes Domnarfvet som fritidsfartyg och fraktades till sjön Runn. Den gamla hytten byggdes om och gjordes lite längre och bredare för att vara mer ändamålsenlig i sin nya funktion. Varpvinchen plockades också bort vid detta tillfälle. 1986 köpte nuvarande ägare fartyget. Domnarfvet är fortfarande vedeldad.

DROTTNINGHOLM

SHCO/5054

Byggd: Motala Verkstad, 1909

Material: Stål

Längd: 22,75 Bredd: 5,30 Djup: Brt: 109

Passagerarångfartyg

Hemmahamn: Stockholm

Drottningholm byggdes 1909 vid Motala Verkstad som ångslupen Valkyrian för Stockholms Ångslups AB (SÅA). 1918 såldes Valkyrian till Waxholmsbolaget och gick i trafik fram till 1964. 1964-1968 tillhörde hon återigen Stockholms Ångslups AB, 1968-1969 var det Strömma Kanalbolaget som stod för driften och fartyget fick under en kort tid namnet Nya Strömma Kanal. 1969 startades trafiken till Drottningholm, då fartyget fick sitt nuvarande namn. Från 1981 ägs hon av Mäläröarnas Ångfartygs AB. Kontinuerliga förändringar av Drottningholm har skett sedan 1911. Bland annat har styrhytten flyttats och överbyggnader har tillkommit. Vid en brand 1980 totalförstördes Drottningholm men redan två år efter branden kunde verksamheten starta igen. Fartyget har fått helt ny överbyggnad, ändrad inredning men framdrivs fortfarande med samma ångmaskin som är i original från 1909 och. pannan är från 1948.

EJDERN

SDVM/2136

Byggd: Göteborg, 1880

Material: Stål

Längd: 22,39 Bredd: 4,26 Djup: 1,70 Brt: 38

Passagerarångfartyg

Hemmahamn: Södertälje

Edern byggdes av Göteborgs Mekaniska Werkstad år 1880. Till slutet av 1800-talet trafikerade hon Göteborgs skärgård. Mellan åren 1898 och 1905 gick hon först i sjön Roxen och trafikerade sedan olika mellansvenska hamnar. Från 1906 fram till 1957 gick Ejdern i fasta turer mellan Södertälje och Mörkö, och i fraktfart i den östra delen av Mälaren. Från 1914 och fram till 1957 hade Ejdern samma befälhavare. 1957 såldes Ejdern till Södertälje stad. Hon var då i dåligt skick

och hade också dålig lönsamhet. Flera olika intressenter försökte rädda henne men till slut beslutade man att sänka Ejdern i Landsortsdjupet. I sista stund räddades hon av några ångbåtsintresserade ungdomar och Södertälje stad skänkte Ejdern 1964 till en förening. Ur denna förening bildades Museiföreningen Ångfartyget Ejdern. Genom ideella insatser verkar föreningens medlemmar för att Ejdern ska bevaras och kunna brukas. Sedan 1976 går hon i trafik varje sommar. Från 1984 är Ejdern åter koleldad. Hon drivs fortfarande av ångmaskinen från 1880.

ELFKUNGEN

Byggt: Bergsunds, Stockholm, 1875

Material: Stål

Längd: 24 bredd: 5,08 Brt: 92

Passagerarfartyg

Hemmahamn: Trollhättan

Passagerarfartyget Elfkungen är byggt 1875, på Bergsundsmekaniska Verkstad i Stockholm. Fartyget har trafikerat en rad orter utmed den svenska kusten bland andra Sundsvall, Alnö, Gävle och Limön. Elfkungen har under sin aktiva tid genomgått flera ombyggnader och 1957 ersattes ångmaskinen av en dieselmotor. Fartyget är omsorgsfullt renoverat och är en god representant för det äldre tonnage av passagerarfartyg.

ELLEN

SIDM/6298

Byggt: Thurø, Danmark, 1898

Material: Ek.

Längd: 21.76 Bredd: 6.03 Djup: 2.29 Brt 60.2

Segelfartyg, tvåmastad skonare

Hemmahamn: Stockholm

Ellen är byggt i Thurø, Danmark, 1898 i ek och bok med jaktskrov och skonarriggad. Hon var hemmahörande i Troense fram till 1918 med namnet William. 1920 såldes fartyget till Sverige, fick namnet Ellen och gick i svensk fraktfart till 1961.

1922 fick fartyget en hjälpmaskin på 40 hkr och 1940 riggades hon om till galeas. Hennes historia i fraktfart är knuten till orter som Resö, Strömstad och Böda. Som fritidsfartyg har Ellen varit hemmahörande i Malmö, Karlshamn och Lidingö. Åren 1985–1992 användes fartyget som seglande fritidsgård av Lidingö kommun. 1992 köptes Ellen av en Stiftelse. Därefter har flera större skrovreparationer genomförts på Ellen vid Beckholmen. 1998 riggades Ellen åter som skonare och är nu i ett skick som påminner om hur hon såg ut på 1930-talet. Hon används idag som skolfartyg.

EMMA

SHTR/3734

Byggt: Landskrona, 1900

Material: Furu på ek

Längd: 17.5 Bredd: 5.8 Djup: 2.50 Brt: 47

Segelfartyg, galeas

Hemmahamn: Stockholm

Emma är byggt i Landskrona år 1900 i ek och furu. Hon gick i svensk

fraktfart fram till 1960. Emma är ett av två bevarade Landskronabyggen och det enda kvarvarande bygget från Gustafssons varv. Fartyget har varit hemmahörande på flera olika platser i Sverige. Ursprungligen riggad som galeas med jaktskrov är hon idag en god representant för den typ av fartyg som brukar kallas "Östersjöns gråsparvar". Emma är ett av de äldsta bevarade svenskbyggda jaktskroven. Ägarna har som ambition att rekonstruera fartygets utseende från 1930-talet såväl exteriört som interiört.

ENGELBREKT

SEVZ

Byggt: Motala Verkstad, Lindholmen, 1866

Material: Stål

Längd: 21,4 Bredd: 4,45 Djup: 1,85 Brt: 58

Passagerarångfartyg

Hemmahamn: Leksand

S/S Engelbrekt byggdes på Motala Verkstads filial Lindholmens Varv i Göteborg 1866 på uppdrag av Mora Ångbåts AB. Fartyget levererades i delar och slutmonterades i Mora. Hon fick namnet Mora och sattes i passagerartrafik på Siljan. Redan 1902 byttes maskin, däckets höjdes och hon döptes om till Engelbrekt. Passagerartrafiken pågick fram till och med andra världskriget. 1950 sjönk Engelbrekt under vinteruppläggningen men bärgades och sattes åter i trafik. 1952 lades fartyget upp, man plockade ur maskinen och hon blev en flytande sommarstuga. 1971 köptes Engelbrekt av en entusiast med ambition att restaurera fartyget. Men det dröjde ända till 1990-talet innan detta kunde förverkligas. Möjligheten dök upp när SJ beslöt att stänga en järnvägsbro som kom att hindra större ångbåtar att ta sig nedanför Leksand. Endast Engelbrekt kunde ta sig under bron. Med stöd från SJ kunde en nystartad vänförening återställa Engelbrekt. Premiärturen gick från Mora 1996. I dag drivs S/S Engelbrekt av en compoundångmaskin på 80 IHK tillverkad 1904 av Sjöströms Mekaniska Verkstad i Gävle. Den hade tidigare suttit i flottbåten Ore Elf som skrotades 1957. Man bedriver nu en omfattande verksamhet med fartyget som har en aktiv vänförening och en utställningslokal i Leksand.

ESAB IV

SKAQ

Byggt: Göteborg, 1920

Material: Stål

Längd: 16,00 Bredd: 4,00 Djup: 2,10

Verkstadsbåt och bogserbåt

Hemmahamn: Göteborg

Esab IV byggdes vid Elektriska Svetsnings AB:s verkstad vid Marieholm i Göteborg 1920. Hon var det första helsvetsade fartyget som byggdes i Sverige för praktiskt bruk och det andra elektriskt svetsade fartyget i Europa. Svetsningstekniken vid fartygsbyggande blev en omvälvande förändring – och efter andra världskriget hade den helt slagit ut den tidigare helt dominerande nitningen. Esab IV ansågs häpnadsväckande på sin tid då skrovet saknade nitar och växlar – "botten och sidorna äro släta och glatta". Upphovsmannen till den elektriska svetsningstekniken var ingenjören och uppfinnaren Oscar Kjellberg. Esab IV byggdes som verkstadsfartyg men också för bogsering. Hon var utrustad med en 42 hkr råoljemotor. Esab IV var 1937–1986 hem-

mahörande i Malmö som bogserbåt på Kockums Varv. Då byggdes styrhytt och dragkrok monterades. Idag ägs fartyget av ESAB Sverige AB och ingår i samlingarna på Maritiman i Göteborg.

FLOTTISTEN

SIYR /

Byggd: Härnösands mekaniska verkstad, 1890

Material: Järn

Längd: 18,55 Bredd: 4,06 Djup: Brt: 37,78

Varpbåt och bogserbåt

Hemmahamn: Rättvik

Flottisten byggdes 1890 vid Härnösands mekaniska verkstad som inspektions- och lustfartyg för flottningsschefen och flottningsföreningens ledning på Siljan. Flottisten drivs med en compoundångmaskin på 110 hkr. På 1910-talet, när Flottningsföreningen var i behov av en ny varpbåt, byggdes Flottisten om för detta syfte. Skrovet höjdes, ett spel monterades, det heltäckande taket togs bort och båten fick samma utseende som övriga varpbåtar med stor styrhytt bakom skorstenen. Flottisten användes inom flottningen fram till 1964. På vårvintern 1966 sjönk hon vid sin förtöjningsplats ute på älven. Fartyget bärgades och såldes till en privatperson som utförde en renovering där såväl ångmaskin som vedeldad panna behölls. Sedan fartyget legat oanvänd från 1982 till våren 1993 sjönk den på nytt vid sin förtöjningsplats. Hon bärgades och såldes till nuvarande ägarna. Flottisten målades om in- och utvändigt och den 5 juni 1993 kördes båten till sin nya hamn i Rättvik. 1995 utfördes en större reparation på pannan som fick 74 nya tuber.

FRITZ

SGPW/9568

Byggd: Lundby Mekaniska Verkstad, Göteborg, 1908

Material: Stål

Längd: 16,29 Bredd: 4,24 Brt: 29

Bogserbåt

Hemmahamn: Stockholm

Bogserbåten Fritz byggdes 1908 på Lundby Mekaniska Verkstad i Göteborg. Vid leveransen var Fritz utrustad med 2 cylindrig compound ångmaskin på cirka 100 hkr. Fartyget var utrustad som isbrytande hamnbogserare för Göteborgs Bogser & Bärgnings AB. Hon har också varit hemmahörande i Degerhamn vid Ölands Cement AB från 1964 och i Stockholm med namnen Insula och Oaxen V. 1952 motoriserades Fritz då ångmaskinen byttes mot en råoljemotor av märket Bolinders typ W 40 M21 som fortfarande är i bruk. 1955 infördes fartyget i Skeppsregistret. Nu är Fritz hemmahörande i Stockholm och registrerad som fritidsfartyg.

FRYKEN

Byggd 1938, Ålborg

Material: Stål

Längd: 65,81 Bredd: 10,10 Djup: 4,4 Brt: 965

Lastfartyg

Hemmahamn: Göteborg

Lastfartyget Fryken byggdes 1938 i Ålborg, Danmark, åt Ångbåts AB Ferm i Kristinehamn (Broströmskoncernen). Fryken fungerade som en kustfarare med huvudsaklig trafik mellan Göteborg/Vänern och den engelska ostkusten. Utgående last var i huvudsak trä, papper och styckegods – på återresorna fraktades vanligtvis fartygsplåt och styckegods. Under perioden 1961-1986 gick Fryken under utländsk flagg i trafik på Nordsjön, Östersjön och Vänern. Fryken är en av få kvarvarande fartyg av den typ som introducerade nya idéer inom skeppsbygget hur fartyg skulle vara byggda för att fungera på ett rationellt och funktionellt sätt med avseende på stor lastdrygheit, snabb lasthantering och ekonomisk drift. Fartyget är välbevarat utifrån sin funktion som lastfartyg. Föreningen för Fryken vill att m/s Fryken bevaras i sjödugligt skick för att vara en flytande utställningshall för svensk industri och företagsamhet. Sedan 1986 ingår fartyget i samlingarna vid Göteborgs Maritima Centrum.

FÄRJAN 4

SEID/

Byggd: Motala verkstad, 1920

Material: Stål

Längd: 20,55 Bredd: 5,35 Djup: 2,10 Brt: 48

Ångfärja

Hemmahamn: Göteborg

Färjan 4 är byggd som ångdriven personfärja vid Motala Verkstad 1920. Stålskrovet är nitat och förstärkt för gång i is. Den har ett balansroder och en propeller i var ända. Färjan 4 drivs av en tvåcylindrig compoundmaskin med ytkondensor. Maskinen har Stephensons slidrele för omkastning mellan fram och back. Genom att propelleraxeln är genomgående drivs de båda fyrbladiga propellrarna samtidigt. Marschfarten är 7 knop. Ångpannan är av skotsk typ med ett eldrör och eldas med kol. För elförsörjningen finns en ångturbindriven generator som ger 110 V likström. Färjan 4 är i stort sett oförändrad sedan leveransen 1920. 1934 fick hon dock större styrhytter samt tak över för- och akterdäck. Färjan 4 är den enda kvarvarande ångfärjan från lokaltrafiken över älven i Göteborg. Hon trafikerade i över 30 år linjen Residensbron – Götaverken och var kvar som reservfärja till och med 1970. Färjan 4 skänktes därefter till Sjöfartsmuseet, som gett Sällskapet Ångbåten ansvaret att bevara färjan i trafikdugligt skick.

GRATITUDE

SDIG/7959

Byggd: Portleven, (GB), 1903

Material: Ek

Längd: 23,7 Bredd: 5,95 Djup: 2,80 Brt: 63

Segelfartyg, ketch

Hemmahamn: Göteborg

Gratitude byggdes i Portleven, Storbritannien, 1903. I 27 år trålfiskade hon med Lowestoft som hemmahamn. 1930 såldes fartyget till Grundsund i Sverige. I Grundsund motoriserades Gratitude och användes främst för dörje- och backefiske. I samband med en större reparation 1936-38 ommättes Gratitude och såldes därefter till Hönö. Namnet ändrades vid denna tid till Östervåg. Ett flertal ägarbyten skedde. Främst nyttjades hon vid senare tid som lastfartyg. Men fartygets skrovform innebar att hon inte tog mycket last och hon låg därför mest

upplagd. 1957 köpte Svenska Kryssarklubben henne för att använda fartyget till seglarskola. Hon klassades om och återfick namnet Gratitude. 1959 startade seglarskolan ombord.

1966 byttes akterskeppet, 1979 ny köl, 1980 en ny maskin och 1986-87 gjordes en total förbyggnad i Skagen.

GERDA

Byggd: Lindholmen, 1865

Material: Stål

Längd: 13,85 Bredd: 3,11

Ångslup för passagerartrafik

Hemmahamn: Eskilstuna

Gerda är byggd 1865 på Lindholmens Varv i Göteborg. Hon levererades till Stockholms Ångslups AB. År 1894 såldes Gerda till Haneberg i Södermanland för att trafikera Näshultasjön. Ångmaskinen byttes mot en tändkulemotor under perioden 1915- 1920. Redan 1932 togs hon ur trafik, lades upp och blev liggande på land ända till 1996. År 1978 köptes Gerda av Eskilstuna museer och 1993 beslöt man att renovera henne som ett så kallat ALU-projekt. Gerda är fortfarande efter renoveringen helnitad över och under vattenlinjen vilket är jämförelsevis unikt. Maskinen var ursprungligen en encylindrig ångmaskin på 16 hkr som drev en fyrbladig propeller. Nuvarande maskin är också en encylindrig ångmaskin på 10 hkr från ca år 1900 som installerades vid renoveringen på 1990-talet. Pannan är vedeldad och från 1960-talet. Gerda trafikerar vattnen kring Eskilstuna under sommarsäsongen bland annat på Näshultasjön, Eskilstunaån och Mälarens vatten vid Torshälla.

GERDT

SFC 5110

Byggd Härnösand, 1904

Material: Stål

Längd: 13,5 Bredd: 3,2 Djup: 1,1 Brt: 13

Bogserbåt, varpbåt

Hemmahamn: Leksand

Gerdt byggdes vid Hernösands Mekaniska Verkstad 1904 som en öppen varpbåt på beställning av Nedre Dalefarnas Flottnings Förening. Båten transporterades på järnväg till Hovnäs som blev hemma hamn. 1953 bestämdes en stor ombyggnad av Gerdt i Leksand. Båten motoriserades med en Seffle 50 hkr tändkulemotor, däckades och försågs med styrhytt. Allt utformades enligt traditionen för varpbåtar och var klart 1954. 1963 byttes bottenbordläggningen till svetsad stålplåt. Gerdt användes i flottningen fram till 1973 då den överfördes till flottningsmuseet i Gysinge. 1978 bytte museet Gerdt mot ångvarpbåten Laxen. Gerdt kom då till Leksand som fritidsbåt. Från 1995 har nuvarande ägare arbetat med att renovera, bruka och bevara båten i det skick den hade på 1950-talet.

GUNHILD af LIDINGÖ

Byggd: Sjötorp, 1905

Material: Ek och furu på kravel

Längd: 20,5 Bredd: 6,39 Djup: 2,85 Brt: 66

Segelfartyg

Hemmahamn: Stockholm

Vätterslupen Gunhild byggdes 1905 av skeppsbyggmästaren Sixten Groth på Sjötorps varv. Från början var hon riggad som slup men omriggades till galeas 1936. 1915 såldes fartyget till Stockholm och motoriserades 1919. I huvudsak fraktade hon virke och jordbruksprodukter från Väner och Vättern till Stockholm. Gunhild gick i fraktfart till 1964 då hon såldes för att bli fritidsfartyg med namnet Manana. En omfattande förbyggnad av Gunhild pågår sedan flera år.

GUSTAF WASA

SENR/2845

Byggd: Stockholm, Stora Varvet, 1876. Hopnitad i Tunsta, Insjön.

Material: Stål

Längd: 29,90 Bredd: 5,48 Djup: 1,65 Brt: 140

Passagerarfartyg

Hemmahamn: Leksand

Gustaf Wasa byggdes 1876 på Stora Varvet (Södra Varvet) i Stockholm. Kai Agerskov ritade båten och William Lindberg var konstruktör. Fartyget transporterades i delar på järnväg till Borlänge, sedan med hästföra till Tunsta i Insjön där hon nitades ihop och sjösattes. Hon var försedd med en skotsk panna, två ångmaskiner och dubbla propellrar. Gustaf Wasa byggdes för passagerarfart och godstrafik från Grästa i Dalälven, nedströms insjön och Orsa. Efter järnvägens tillkomst blev det främst passagerarfart. 1897 byttes maskinerna och 1914 förändrades skrovet och överbyggnaden. Ångmaskinen plockades ur 1958 och ersattes av dieselmaskiner. Då byggdes också fartyget om i 60-tals stil med ny överbyggnad. 1982 brann Gustaf Wasa, men byggdes sedan upp igen med nya överbyggnader i aluminium och inredning i äldre stil. Exteriören är starkt inspirerad av fartygets sista år som ångdriven enligt ombyggnad på 1930-talet. Idag går Gustaf Wasa i tidtabellsbunden trafik under sommarhalvåret.

HARGE

Byggd: Wennbergs mekaniska verkstad i Karlstad, 1907

Material: Järn och stål

Längd: 16,33, Bredd: 3,56

Bogerbåt

Hemmahamn: Karlstad

Harge byggdes 1907 vid C.J Wennbergs mekaniska verkstad, i Karlstad. Båten var beställd av Harge Bruk för att användas som bogserbåt i norra Vättern där man drog pråmar med sand upp till Hammars glasbruk. Harge såldes 1938 till Motala och namnändrades till Wulf. År 1958 byggdes hon om till passagerarbåt och fick namnet Kind. Under en kort period trafikerade fartyget Göta Kanal. Såldes 1960 till Stockholm och fick namnet Blidö men sattes aldrig i trafik utan lades senare upp med namnet Rannick. Under 1980-talet renoverades fartyget till samma utseende som då hon gick som bogserbåt och hon återfick namnet Harge. Fartyget köptes 2009 av en grupp personer aktiva i Ångbåtssällskapet Polstjärnan i Karlstad och togs tillbaka till Karlstad. Harge har original ångmaskin och vedeldad panna.

HARRY

SGVU

Byggd: Brynäsvarvet, AB Atlas, Gävle, 1887

Material: Stål

Längd: 19,80 Bredd: 4,88 Djup: 2,14 Brt: 48

Bogserbåt

Hemmahamn: Lysekil

Bogserbåten Harry byggdes vid Brynäsvarvet AB Atlas i Gävle år 1887 som "Korsnäs 1". Fartyget användes för bogsering av fartyg, prämar och timmer. 1950 sålde Korsnäsbolaget fartyget som i och med detta genomgick en total ombyggnad vid Ideals varv vid Söder Mälarstrand i Stockholm. Det mesta utom delar av skrovet byttes ut. Bland annat tillverkades ett nytt däck och nya däckshus av plåt. Ångmaskinen byttes ut mot en 300 hkr Skandiamotor och hon blev därmed en av Mälarens kraftigare bogserbåtar. Namnet ändrades till Arne. År 1952 såldes fartyget till Sand & Grus AB Jehander i Stockholm och namnändrades till Munsö. 1974 övertogs fartyget av Andersson & Co i Lilla Edet och fick sitt nuvarande namn Harry. År 1993 skrev Föreningen L. Laurin köpeavtal och Harry kom till Lysekils hamn. Föreningens syfte är att bevara och bruka fartyget med dess Skandiamotor för att förmedla kunskap om en viktig epok i Lysekils historia samt verka för vidgad kunskap om fartygs vård och utrustning.

HAWILA

SLFU/8033

Byggd: Risør, Norge, 1935

Material: Ek och furu

Längd: 25,63 Bredd: 6,34 Djup: 3,20 Brt: 87

Segelfartyg, galeas

Hemmahamn: Sald till Finland 2009

Hawila byggdes 1935 på Lindstøls varv i Risør i Norge. Bordläggning och spant är av ek medan däck är i furu. Från början var hon utrustad med en hjälpmaskin och riggad som galeas med pålmaster och 147 kvm segelyta. Hawila förlängdes 1939 med 4 meter. 1952 byttes till en starkare maskin och mesanmasten riggades ner. Under mer än trettio år fraktade hon huvudsakligen is från Norge till ismagasin på öarna i Öckerö kommun. Hon ägdes under denna tid av familjen Bryngelson i Hönö Klåva. Under kriget ändrades Hawila tillfälligt till fiskebåt. På 1960-talet minskade behovet av isfrakter och hon gick då med styckegods och fisk. På 1970-talet upphörde verksamheten. 1978 togs hon över av föreningen Mot Bättre Vetande och restaurerades 1978-84 med hjälp av elever på Brattebergskolan på Öckerö.

HEBE

SFB 7528

Byggd: William Lindbergs Mekaniska Verkstad & Varvs AB, Stockholm; 1876

Material: Järn och stål

Längd: 18,65 Bredd: 3,80

Bogserbåt

Hemmahamn: Stockholm

Hebe byggdes 1876 vid Wilhelm Lindbergs mekaniska verkstad, Södra Varvet i Stockholm. Fartyget hette då s/s Maria och var byggd för

person och godstransporter samt bogsering i vattnen runt Stockholms hamn. Fartyget var byggt i nitat järn och hade en ångmaskin från Rosenviks varv. År 1898 demonterades hon och såldes till Storsjön där hon fick namnet Hebe. Då hade fartyget enbart en liten styrhytt med fällbar mast och skorsten. Fartyget användes för timmerbogsering på Storsjön. 1904 förlängdes Hebe med 10 fot och 1924-28 byggdes hon om och fick skepparhytt och större däckshus samt inreddes med skans för 6 man och en byssa. Redan 1910 motoriserades Hebe då ångmaskinen ersattes av en Atlas diesel. Efter ett par maskinbyten och några ägarbyten på 1960 och 70-talen kom fartyget via Sundsvall tillbaka till Stockholm 1982.

HEIMDAL

SGRD

Byggd 1932, Ringens varv, Marstrand

Material: Ek, teak

Längd: 14,76. Bredd: 4,83 Djup: Brt: 22

Lotsbåt

Hemmahamn: Smögen

Heimdal byggdes som lotsbåt nr 57 till Göteborgs lotsstation på Ängsholmen. Därefter stationerades båten på Långedrag och efter 1957 då Sjöfartsverket övertog henne tjänstgjorde Heimdal vid Vinga lotsplats. Heimdal var aktiv som tjänstebåt till 1969 då nuvarande ägare köpte fartyget. Fartyget har idag samma exteriör och skick som från tiden som tjänstebåt.

HELENE

SITM/5815

Byggd: Ystad, 1916

Material: Ek och furu, kravell

Längd: 24,5 Bredd: 6,35 Djup: 2,70 Brt 79

Segelfartyg, galeas.

Hemmahamn: Ystad

Helene är byggd i Ystad 1916, i ek och furu och riggades som skonare. Skeppsbyggmästaren Johan Henrik Gruvstedt hade varit lärning på danska varv och skrovets form visar därför på "danska" influenser främst genom den lilla hjärtformade akterspegeln. Helene byggdes på beställning av ett partrederi men såldes redan 1917 till Svenska Cementfabriken AB i Malmö som installerade en 20 hkr Avance tändkulemotor. 1922 såldes Helene till Stockevik och därefter till Stora Kornö. 1930 kom hon till ostkusten, först i Västervik och från 1933 på Kårö. 1943 hade hon Kalmar som hemmahamn. Helene gick i fraktfart till och med 1965. Från 1967 till 1997 renoverades fartyget, fick åter Kalmar som hemort och seglades bland annat som teaterbåt längs smålandskusten. År 2000 såldes Helene till Ystads Segelfartygsförening.

HELMI

SLJV

Byggd: Svartlöga 1880-talet

Material: Trä

Längd: 15,77 Bredd: 5,19 Djup: 1,70 Brt: 15

Segelfartyg, sandkil, jaktrigg
Hemmahamn: Blidö

Helmi är en sandkil byggd på Svartlöga 1886. Hon var en omtalad snabbseglare som vann flera kappseglingar för roslagsskutor. Helmi var ursprungligen jaktriggad. 1906 förbyggdes skrovet till kravell vid Håknäs. Helmi riggades ned 1922 och utrustades då med en 10 hkr Avance maskin. Mellan 1880-1946 ägdes hon av släkten Sjöblom på Oxalsö, Blidö och gick i traditionell fraktfart. Helmi är en av de sista kvarvarande av sitt slag. Efter tiden i fraktfart har Helmi bland annat varit biblioteksbat, husbat och fritidsbat. 1988 inleddes en renovering av fartyget. 1997 övertogs hon av Sjöhistoriska museet där hennes förbyggnad ingick i utställningen Nordens båtar. 1999 tog föreningen Helmis vänner över ansvaret för renoveringen och 2002 sjösattes hon vid sin nya hemmahamn på Blidö. Nu är Helmi en del i ett projekt med syfte att levandegöra Blidöbygdens historia. Mycket arbete läggs ner på att dokumentera hennes historia.

HERBERT

SFC 2748

Byggd: Eriksbergs mekaniska verkstad, 1905

Material: Järn

Längd: 15,25 Bredd: 3,68 Djup: 1,58 Brt: 21

Bogserbat

Hemmahamn: Alingsås

Herbert är byggd vid Eriksbergs Mek Verkstad 1905 som isbrytande bogserbat för timmertransport och pråmdragning på Dalslands kanal. Herbert är den enda ångbat som finns kvar i drift från Eriksbergs produktion åren 1900-1910. Fartyget är intressant eftersom det var verksamt under en epok i skogsbruket med flottning sjövägen och timmerbogsering som enda möjligheten att nå sågverken och massafabrikerna som ofta låg långt från avverkningsplatserna. Idag bevaras och brukas Herbert med bibehållen koleldad panna och ångmaskin i original av Mjörns Ångbåtsförening i Alingsås.

HERKULES

SLHO

Byggd: Öresundsvarvet, Landskrona, 1939

Material: Stål

Längd: 23,93 Bredd: 6,22 Djup: 2,65 Brt: 87

Bogserbat

Hemmahamn: Göteborg

Motorbogserbåten Herkules byggdes 1939 på Öresundsvarvet i Landskrona för C. L. Hanssons Stuveri AB i Göteborg. Det var ett dotterbolag till Johnsonlinjen och därför har Herkules Rederi AB Nordstjernans skorstensmärke. Vid leveransen var Herkules en av Nordens starkaste isbrytande bogserbåtar med en Atlas Polar diesel som kunde leverera 750 hkr maskinstyrka. Hon var utrustad med en av de första KaMeWa propellarna. Under de stränga krigsvintrarna utförde fartyget kustbogseringar och bröt isrännor på västkusten. I början av 1980-talet lades Herkules upp. 1985 övertog Klubb Maritim driften av fartyget och "Föreningen Bogserbåten Herkules" bildades. 1989 engagerade sig Göteborgs Maritima Centrum i Herkules för att få henne i fungerande skick. Förstären återställdes till originalutseende

och efter ett haveri 1992 renoverades hela KaMeWa systemet. Ekonomiskt stöd har kommit från företag och medlemmar. 1999 överfördes ägandet av Herkules till "Bogserbåten Herkules Ekonomiska förening". Idag ligger Herkules som museifartyg vid Maritiman och används för charterturer.

HULDA

SIVW/4491

Byggd: Sjötorp, 1905

Material: Ek och furu på kravel

Längd: 25.36 Bredd: 6,70 Djup: 2.80 Brt: 95

Segelfartyg, tvåmastad skonare

Hemmahamn: Drottningholm

Hulda är ett av cirka 10 bevarade Sjötorpsbyggen. Hon har ett jaktskrov med skonarrigg. Hulda är ett mycket kraftigt byggt fartyg. Kanske beror det på att hon beställdes av ett partrederi på Donsö som bland annat skulle använda henne för stenfrakter. 1916 såldes hon till den klassiska sjöfartsorten Skillinge på Österlen. Där var hon hemmahörande fram till 1931 då Hulda åter kom till västkusten med platser som Gullholmen och Grundsund som nya hemorter. Fartyget utrustades med sin första hjälpmaskin, en 30 hkr Avance, 1925. Den byttes mot en 50 hkr June Munktell 1937 och en ännu starkare maskin 1961. År 1965 togs Hulda ur fraktfart och blev fritidsskepp. Sedan 1986 har mycket arbete gjorts ombord. Bland annat har skrovet återfått språnget genom gjuten barlast och hon har åter fått skonarrigg.

ILSE

TJB 532

Byggd: Lindholmen, Göteborg, 1908

Material: Ek

Längd: 10.10 Bredd: 4,0 Djup: 1,35 Brt: 14

Tjänstebåt, gaffelriggad koster

Hemmahamn: Fjällbacka

Tjänstebåt 532, lotskuttern "Ilse" sjösattes 1908 på Lindholmen i Göteborg vid Jesper Andersson & H Hanssons Varv. Hon var beställd av Kungliga Lotsstyrelsen som så kallad 3:e klassens lotskutterm, dvs en gaffelriggad koster med klyvare och toppsegel enligt specifikation fastställd av Lotsstyrelsen 1905. Åren 1908 – 1958 brukades hon som lotskutterm på Väderöarnas lotsplats. År 1924 motoriserades båten med en June Munktell på 25 hkr. Under åren 1934-35 utfördes en större ombyggnad då bland annat fribordet ökades och styrhytt tillkom. Efterhand riggades båten ned, försågs med starkare hjälpmaskin och större styrhytt.

Ilse historia är väldokumenterad och innehåller flera dramatiska händelser. Nu är Ilse renoverad till ursprungligt utförande, skrovet har sänkts till tidigare nivå, inredning och däckslayout är åter i skick som vid leveransen 1908. Arbetet har gjorts material- och hantverkstroget utifrån äldre dokumentationsmaterial.

INGO

SIXW/6964

Byggd: Sjötorp, Sverige, 1922

Material: Ek och fur

Längd: 27,89 Bredd: 7,09 Djup: 3,20 Brt: 116
Segelfartyg, tremastad skonare
Hemmahamn: Göteborg

Ingo är byggd som tremastad skonare och är idag en av endast ett halvdussin fartyg kvar med den typen av rigg. Redan från början hade hon en 1-cylindrig Bolinder som hjälpmaskin. Skrovet har klipperstäv och rund häck med utanpåliggande roder. Denna skrovform är idag relativt ovanlig. Ingo är en av de träbyggda motorseglare som gick längst i fraktfart, ända fram till 1970-talet. Sedan dess har mycket arbete lagts ned på att renovera och underhålla fartyget i regi av en ideell förening. Idag används Ingo som skolsegelfartyg och för chartertrafik.

ISOLDA

SMBE/4048
Byggd: Lödöse Varv, 1902
Material: Stål
Längd: 37,13 Bredd: 7,98 Djup: 3,45 Brt: 272
Segelfartyg, tremastad skonare
Hemmahamn: Göteborg

I augusti 1902 levererades Isolda till Göteborgsrederiet Korn & Kjellberg. Hon byggdes vid Lödöse varv, riggades som tremast skonare och sattes tidigt i transocean trafik. 1928 installerades en Polar Diesel på 110 hkr som hjälpmaskin. År 1909 blev skepparen Carl Julius Ahlgren befälhavare ombord. Hans tid som skeppare ombord på Isolda från 1909 – 1960 är unik inom svensk sjöfart. Familjen fanns alltid med, 4 barn föddes och växte upp ombord under åren på världshaven. 1961 såldes hon till en finsk ägare och riggades ned till motorfartyg för Östersjöfart. Vid mitten av 1970-talet blev Isolda fritidsfartyg. Isolda ägs i dag av Isolda Ekonomiska Förening, med säte i Göteborg. Föreningens syfte är att återställa fartyget i skick så nära ursprunget som möjligt. Avsikten är att hon åter skall bli ett seglande skepp, att användas för seglarskolor, ungdomsverksamhet, utställningar mm.

JUNO

SFCD/1840
Byggd: Motala Werkstad, 1874
Material: Stål/järn
Längd: 31,45 Bredd: 6,87 Djup: 2,72 Brt: 254
Passagerarfartyg
Hemmahamn: Göteborg

Äldst av kanalbåtarna är Juno. Avsikten var att döpa henne till ”Darwin” efter den engelske naturforskaren, men vissa aktieägare satte sig på tvären och man enades om namnet Juno. Efter detta fick sedan flera kanalbåtar gudanamn. Fartyget var från början svartmålat med en vit rand runt däck och fyrkantiga fönster. Hon hade en enda hytt på övre däck och var försedd med den tidens höga, smala skorsten. År 1904 utfördes en omfattande ombyggnad vid Motala Werkstad. Då tillkom bland annat ny större styrhytt. Fartyget har vid fyra tillfällen byggts om och anpassats för rådande krav på komfort och säkerhet. 1956 motoriserades Juno och utrustades med två dieselmotorer. Juno fick sitt nuvarande utseende 1963 och är idag ett av världens äldsta registrerade fartyg med övernattningsmöjligheter. Hon har kontinuerligt trafikerat samma trad sedan sjösättningen 1874.

KALMARSUND VIII

SMCN
Byggd: Kalmar Varv, 1963
Material: Stål
Längd: 42,00 Bredd: 10,72 Djup: 3,30 Brt: 376
Bilfärja
Hemmahamn: Färjestaden

Kalmarsund VIII byggdes 1963 vid Kalmar Varv med nybyggnadsnummer 408 som bil- och passagerarfärja för sträckan Kalmar – Färjestaden med en 7 cylindrig Nohab Polar diesel på 1220 hkr. När Ölandsbron öppnade 1972 såldes fartyget till Rijeka i Jugoslavien och fick namnet Vis. Efter att ha trafikerat kusten längs Adriatiska havet i närmare 30 år skulle fartyget gå till upphugning. Men 1999 köptes färjan tillbaka till Färjestaden. Den nya ägaren har genomfört omfattande reparationer av Kalmarsund VIII och har som målsättning att med färjan skapa en verksamhet som bland annat åskådliggör färjesjöfartens epok i Kalmarsund.

KLARA MARIE

SDQV/10614
Byggd: Rønne, Bornholm, 1884
Material: Ek
Längd: 19,05 Bredd: 4,86 Djup: 2,0 Brt: 37
Segelfartyg, tvåmastad skonare
Hemmahamn: Skillinge

Klara Marie byggdes 1884 i Rønne på Bornholm för frakter mellan Rønne och Köpenhamn. Fartygets skrov har klipperstäv och en liten låg akterspegel. Fartygstypen kallas ”Bornholmsklipper” och de var riggade som tvåmastade skonare. Klara Marie har främst seglats i södra Östersjön med Rønne som hemmahamn. 1965 köptes hon till Skillinge av en fiskhandlare som avsåg att använda henne för att frakta fiskrens till minkfoder. Då hade hon utrustats med en tändkulemotor och var riggad som galeas. Klara Marie registrerades 1965 i Sverige som fiskefartyg (SIN 25) men definierades samtidigt som seglande med hjälpmotor. 1968 såldes hon för att bli fritidsfartyg. 1994 köptes Klara Marie av Föreningen Partsrederiet Klara Marie som har renoverat henne och nu är hon åter seglande. Hon ses som en representant för de över 300 skutor som haft Skillinge som hemmahamn.

KURIREN

SJLT
Byggd: Göteborgs Mekaniska Verkstad, 1874
Material: Stål/järn
Längd: 16,8 bredd: 4, djup: 1,70 Brt: 35
Bogserbåt
Hemmahamn: Smedjebacken

Ångfartyget Kuriren byggdes som bogserbåt 1874 vid Göteborgs Mekaniska Verkstad på beställning av Fagersta Bruk för att tjänstgöra på Strömsholms kanal. På 1880-talet byggdes fartyget om och både skrov och däck ändrades och höjdes. 1885 reste Oscar II med Kuriren vid en uppmärksam inspektionsresa. 1896 exploderade ångpannan och fartyget sjönk men bärgades och reparerades följande år. Ångpannan ombord är av skotsk typ från Wennbergs mekaniska verkstad i Karlstad

1915. Därifrån kommer också den 2 cylindriga compoundmaskinen på 80 IHK. Panna och maskin köptes från Mälarsångaren Strengnäs Trafik när den skrotades 1937 och sattes in i Kuriren året efter. Kuriren tjänstgjorde fram till 1960 som bogserbåt och för passagerarebefordran på Strömsholms kanal. 1963 såldes fartyget till Föreningen å/f Kuriren i Stockholm som inledde det omfattande arbetet med att bevara fartyget.

KVARTSITA

SLOY/8721

Byggd: Råå, 1945

Material: Ek och furu

Längd: 23,03 Bredd: 6,95 Djup: 2,70 Brt: 88

Segelfartyg, tvåmastad skonare

Hemmahamn: Grundsund

Kvartsita byggdes 1945 vid Holms varv i Råå för kvartsfrakter mellan Höganäs och Dals Bruk. Vid leveransen var hon galeasriggad utan toppstänger och utrustad med 130 hkr Skandia semidiesel. Höganäsbolaget behövde frakta råmaterial från Vänern och eftersom det efter kriget var brist på fartyg beställdes därför nybyggen. Kvartsita blev snabbt föråldrad och såldes 1953 till Farsund på Sörlandet i Norge. Fartyget döptes om till Bono och gick med olika typer av last på Norges västkust. År 1986 köptes hon tillbaka till Sverige av "Föreningen För Fulla Segel". Kvartsita är nu riggad som 2-mastad skonare med bredflock. Hon seglar med lägerskolor, föreningar och är handikappanpassad.

LINNEA

SJEO/5731

Byggd: Sjötorp, 1915

Material: Ek och furu på kravel

Längd: 25.60 Bredd: 7.05 Djup: 2.65 Brt: 97

Segelfartyg, tvåmastad skonare

Hemmahamn: Gamleby

Linnea byggdes 1915 av Gustaf Groth i Sjötorp på beställning av Oscar Berndtson i Stockevik. Hon riggades som skonare och redan 1916 installerades en 40 hkr Avancemotor som 1937 ersattes av den Skandia tändkulemotor på 130 hkr som fortfarande är i bruk. Linnea är ett mycket väldokumenterat fartyg, det gäller såväl hennes år i fraktfart som arbetet med att bevara henne. Ägaren, Egil Bergström, har skrivit boken "Linnea en svensk fraktseglare", som är en omfattande beskrivning över arbetet med att bevara fartyget. Linnea är en typisk representant för skonarriggade jaktskrov byggda i Sjötorp. Hennes historia saknar inte dramatiska inslag eftersom hon förliste och blev vrak redan 1917. Hon bärgades dock och gick i yrkesfart fram till 1965. Sedan 1968 har det genomförts en del mycket stora arbeten för att bevara fartyget. Numera används Linnea främst för skolseglingar.

LORD NELSON

SJEW/3767

Byggd:, Grimsby (GB), 1885

Material: Ek

Längd: 26,1 Bredd: 6,05 Djup: 3,20 Brt: 79

Segelfartyg, ketch

Hemmahamn: Strömstad

Lord Nelson byggdes i Grimsby 1885 som en ketchriggad sailing trawler för fiske på Nordsjön. Redan 1899 såldes fartyget till Gullholmen i Sverige. På Gullholmen var Lord Nelson hemmahörande fram till 1928 då hon såldes vidare till Rossö. Främst nyttjades fartyget för fiske men efter det att hon motoriserats 1929 och fått en styrhytt brukades fartyget också för fraktfart. 1938 förbyggdes Lord Nelson helt vid Hälleviksstrands varv. Friborden höjdes och hon blev längre och bredare. Under kriget gick hon i fraktfart och efter kriget på islandsfiske. Fram till 1964 användes fartyget i yrkesfart därefter blev Lord Nelson fritidsfartyg. Sedan 1993 ägs fartyget av Strömstads Maritima förening som genomför en omfattande renovering av fartyget. Lord Nelson är en mycket god representant för de många kuttrar som köptes till Sverige.

M21-SAGA

SBZO

Byggd: Norrköpingsvarv, 1941

Material: Mahogany på stålspant, ek i köl och akterstäv.

Längd: 27.70 Bredd: 5.17 Djup: 1.60 Brt: 70

Minsvepare

Hemmahamn: Stockholm

M21-Saga byggdes på Norrköpingsvarv med Jac Iversen som konstruktör. Fartyget ingick i en större serie avsedda för minsvepning i inre vatten och skärgård. M21 har använts inom marinen fram till 2007 som bland annat röjdykarfartyg och för utbildning. En större ombyggnad gjordes 1993 vid Öckerö båtvarv då ny styrhytt i aluminium tillkom då gjordes också en del modifieringar av inredningen.

MALMÖ

Byggd: Helsingborgs varv, 1943

Material: Stål

Längd: 37,05 Bredd: 8,91 Djup: 3,60 Brt: 317

Tjänstefartyg

Hemmahamn: Stockholm

Tjänstefartyget Malmö beställdes av Sjöfartsverket som lotsdistriktsfartyg - tjänstefartyg. Hon byggdes på Helsingborgs varv 1943. Det fd tjänstefartyget Malmö ingår i en serie av 4 jämförbara tjänstefartyg varav bland andra fd Kalmar II byggd 1955 (Orion) och Stockholm av Göteborg byggd 1953 finns kvar. Tjänstefartyget Malmös historia är kopplad till verksamhet för lotsverket – sjöfartsverket. Fartyget brukades för bland annat utprickning och gasning av fyrar. Fartygets exteriör är idag i huvudsak i samma utformning som under den aktiva tiden som tjänstefartyg. 1984 övertogs fartyget av Malmö skolstyrelse och brukades som skolfartyg under en rad av år. Sedan 2003 har fartyget en privat ägare och ligger i Stockholm.

MARIANNE

SFLK/7551

Byggd: Eriksbergs Mekaniska Verkstad, Göteborg, 1897

Material: Järn

Längd: 24,29 Bredd: 4,00 Djup: 1,70 Brt: 48

Passagerarfartyg

Hemmahamn: Gullspång

Marianne byggdes som ånglustjakten Bris 1897 vid Eriksbergs mekaniska verkstad. Beställare var Fredrik Pettersson, senare landshövding i Jönköping, som ägde henne fram till 1906. Näste ägare var bryggaren M Lyckholm i Göteborg som 1906 förlängde fartyget med 6 meter och byggde en salong midskepps. År 1916 såldes Bris till Bröderna Edmans rederi AB i Marstrand som bytte ångmaskinen mot en dieselmotor och ändrade namnet till Marianne. Hon användes i passagerartrafik fram till 1946 då fartyget övertogs av Bofors Semesterhemsförening i Karlskoga. Hon gick i trafik mellan Otterbäcken och Storön och övertogs 1992 av Gullspångs kommun.

MARIEFRED

SFLE/4141

Byggd: Södra Varvet, Stockholm, 1903

Material: Stål

Längd: 32,84 Bredd: 6,33 Djup: 2,80 Brt: 177

Passagerarångfartyg

Hemmahamn: Stockholm

Mariefred byggdes 1903 vid Södra Varvet i Stockholm för trafiken Stockholm – Enhörna – Mariefred. Hon går i samma trad med samma koleldade ångmaskin sedan dess. Fartyget byggdes ursprungligen för passagerar- och godstransporter och har sedan 1905 ägts av Gripsholms – Mariefreds Ångfartygs AB. År 1965 övertogs aktiemajoriteten av Stiftelsen Skärgårdsbåten. Sedan dess har mycket arbete lagts ned på att renovera fartyget och hålla det i gott skick. Från 1965 har det kulturhistoriska bevarandet av Mariefred varit en primär uppgift. Ångmaskinen är original från 1903 men en ny tillverkad panna sattes in 1983. 1980 och 1994 drabbades Mariefred av omfattande bränder ombord. Den traditionella inredningen har rekonstruerats efter de båda bränderna.

MARIEHOLM

SCBG

Byggd: 1934, Odense, Danmark

Material: Stål

Längd: 64,70 Bredd: 10,01 Brt: 1057

Passagerarfartyg

Hemmahamn: Göteborg

SS Marieholm byggdes för AB Svenska Amerika Linien. Under 1930-talet utnyttjades Marieholm för matartrafik, främst uppsamlingsresor från hamnar i Polen och de baltiska staterna till Stockholm med passagerare till atlanttrafiken som utgick från Göteborg. 1940 förvärdades Marieholm av Marinen, döptes om till HMS Marieholm och från 1950 tjänstgjorde hon som stabsfartyg i Kustflottan. Fartyget såldes 1977 till privata intressen och gick under tre år i färjetrafik på linjerna Sandefjord–Göteborg och Malmö–Köpenhamn. Efter några års förfall och ägarbyten blev Marieholm upprustad och ligger sedan 1984 som restaurantfartyg i centrala Göteborg.

MINA

SJIU/1612

Byggd: 1876, Fågelö, Torsö

Material: Ek och furu

Längd: 25,26 Bredd: 6,95 Djup: 2,78 Brt: 99,74

Segelfartyg, galeas

Hemmahamn: Lidköping

Mina är ett av Sveriges äldsta segelfartyg och den sista av typen Vänergaleas. Hon byggdes 1876 vid Fågelö gård, Torsö, på stranden för gårdens egna behov att transportera spannmål, kalk och ved. Mina riggades som galeas och har ett klipperskrov med liten akterspegel som kan härledas till den äldre nordiska skeppsbyggnadstraditionen. Första maskinen installerades 1914. Fartyget genomgick sedan den sedvanliga förändringen bestående av nedriggning, styrhytt, starkare maskin och större lastluckor. Hon gick i svensk fraktfart till 1959 därefter blev hon fritidsfartyg. 1994 köptes Mina av Vänernumuseet som startade en stor förbyggnad av fartyget vid Trellevarvet. 1997 övertogs hon av föreningen Vänergaleasen Minas vänner i Lidköping som fortsatt renoveringen av fartyget.

MOTALA EXPRESS

SFOD/2815

Byggd: Jönköpings Mekaniska Verkstad, 1895

Material: Stål

Längd: 35,66 Bredd: 6,64 Djup: 3,03 Brt: 186

Passagerarångfartyg

Hemmahamn: Askersund

”Vätterns fänge”, Motala Express avgick i augusti 1895 från Jönköping på sin jungfrutur. Hon var beställd av ett rederi i Motala för att transportera gods och passagerare mellan i första hand Motala och Jönköping. Fartyget byggdes cirka 4 meter för lång för att kunna lämna Vättern genom slussarna. Som många andra passagerarångfartyg var hon i början av 1960-talet på väg att skrotas. Men 1962 köptes fartyget av Rederi AB Kind i Motala. Fartygets hemmahamn ändrades till Askersund. S/S ”Motala Express” har sedan dess kontinuerligt renoverats och drivs alltjämt fram av sin originalmaskin från år 1895. Nuvarande ägare avser fortsätta att bevara och bruka fartyget med kulturhistorisk inriktning.

MUNTER

Byggd: 1879, Lidköping.

Material: Järn/stål.

Längd: 12,10 bredd: 2,93 djup: Brt: 7,5 brt

Ångslup.

Hemmahamn: Vrena vid sjön Yngaren.

Munter byggdes 1879 i Lidköping på beställning av greve Sparre för passagerartransport på sjön Åsunden. 1910 såldes båten och flyttades till Yngaren där den gick i frakt- och passagerartrafik fram till 1943. Båten låg kvar där fram till 1955 då den byggdes om till timmerbogserare och flyttades till Båven där den återfanns 2002. Ångslupen Munters vänner bildades och startade en omfattande och genomgripande renovering. Skrovet fick rekonstrueras, ångmaskin inköpas och panna ny tillverkas. Planen är att Munter ska användas för beställningstrafik

runt sjön Yngaren där hon ska bevaras och användas för att levandegöra äldre tiders trafik på sjön.

MÄLAREN

SMNO/8348

Byggd Knippla Skeppsvarv, 1943

Material: Ek

Längd: 21,51 Bredd: 6,06 Djup: 2,60 Brt: 63

Fiskefartyg

Hemmahamn: Stockholm

Mälaren byggdes vid Knippla Skeppsvarv 1943 på beställning av tre fiskare från Öckerö. De första åren var fartyget målat med neutralitetsbeteckningen, blå-gula ränder och tydligt namn. Hon hade hemmahamn på Öckerö och fiskade sill med trål. Senare såldes fartyget till Hasselösund vid Smögen fick beteckningen LL463 och användes till räkfiske. 1980 ersattes en Skandia tändkulemotor av en Mercedes diesel. Gick i fiske fram till slutet av 1970-talet. Mälarens utseende idag är i huvuddrag detsamma som på 1940/50-talen. Hon är ett fint exempel på träbyggda motoriserade fiskebåtar med kryssarakter.

MÄLARÖ

SFB 5339

Byggd: Thorskogs varv, 1922

Material: Stål

Längd: 14,50 Bredd: 3,80 Djup: 1,80 Brt: 22

Bogserbåt

Hemmahamn: Stockholm

Fartyget byggdes 1922 vid Thorskogs mekaniska verkstad för Linans Tegelbruk i Södertälje. Ursprungligen hade fartyget en 25 hkr ångmaskin. Från 1955 är Mälarö hemmahörande i Köping med timmerbogsering på Mälarens som främsta sysselsättning. Då utrustades hon med en 2 cylindars Seffle tändkulemotor. En ny 3 cyl Seffle installerades 1964. Fartyget användes yrkesmässigt som dyk- och bogserbåt fram till 1986. Numera är Mälarö ett fritidsfartyg med hemmahamn i Stockholm.

N.A. BÅTH

Byggd: Djurgårdsvarvet, 1959

Material: Stål

Längd: 14,50 Bredd: 4,10 Djup: 1,30 Brt: 20

Sjöräddningskryssare

Hemmahamn: Kåseberga

N.A. Båth levererades 1959 av Djurgårdsvarvet till Svenska Sällskapet för Räddning af Skeppsbrutne och stationerades vid Räddningsstation Kåseberga, Ystad. Sjöräddningskryssaren bekostades av en fond där pengar donerats av fröken Ester Båth, dotter till en järnhandlare från Karlskrona. N. A. Båth byggdes för den långgrunda kusten vid Sandhammaren och Kåseberga och har räddat 71 sjömän i allvarlig sjönöd och assisterat hundratals fartyg. Den helsvetsade sjöräddningskryssare var i tjänst fram till 2007. De senaste åren på räddningsstationen Hörvik. När Sjöräddningsmuseet i Kåseberga invigdes den 7 juli 2007 återfördes N. A. Båth till sin gamla hemmahamn. Kåseberga

sjöräddningsstation bildades 1944 men numera är stationen flyttad till Ystad. Kvar i Kåseberga hamn finns stationsbyggnaden som idag är ett sjöräddningsmuseum där N.A. Båth ingår som en fullt fungerande museibåt.

NALLE

SMUO

Byggd: Oskarshamns mekaniska verkstad, 1923

Material: Stål

Längd: 21,60 Bredd: 6,50 Djup: 3,26 Brt: 68

Bogserbåt

Hemmahamn: Oskarshamn

Bogserbåten Nalle byggdes vid Oskarshamns mekaniska verkstad 1923, där även ångmaskin och panna är tillverkade. Fartyget användes för bogsering och isbrytning av Oskarshamns hamn fram till 1963. Under andra världskriget nyttjades Nalle av marinen i Karlskrona. 1965 såldes fartyget till Stockholm och maskinen ändrades från koleldning till oljeeldning. Från Stockholm såldes Nalle vidare till Göteborg 1979. 1984 kom fartyget till Köpenhamn och låg där i 16 år som husbåt. År 2000 köptes Nalle tillbaka till Oskarshamn. Huvudman är Föreningen s/s Nalle. Eftersom Nalle är byggd på Oskarshamns varv samt att även maskin och panna kommer från varvet och att Nalle varit hamnbogserare för staden så är fartyget ett levande minne av Oskarshamns industrihistoria.

NORDVÅG

Byggd 1962, Skredsvik

Material: Ek och furu på kravel

Längd: 24,68 Bredd: 6,46 Djup: 2,79 Brt: 99

Fiskefartyg

Hemmahamn: Träslövsläge, Hallands län

Fiskefartyget Nordvåg byggdes 1962 i Skredsvik (Uddevalle kommun). Det är ett traditionellt fiskefartyg – som fortfarande används i yrkesmässigt fiske. Med tanke på förändringarna av fisket senaste åren – där man gått mot allt större och färre fartyg och där samtidigt EU:s fiskepolitik aktivt verkat för upphuggning av träfiskefartyg har dessa blivit allt ovanligare. Skrovet på Nordvåg är byggt i trä – medan styrhytten byggts i aluminium. Nordvåg är av den sista generationen fiskefartyg som byggdes i trä. Fartyget har därför idag blivit tämligen unik som ett av de större kvarvarande träfiskefartygen i bruk. Fartyget har varit hemmahörande på Donsö i Göteborgs skärgård och finns idag i Träslövsläge söder om Varberg. Ägaren av Nordvåg planerar att fortsätta fiska och samtidigt hålla fartyget tillgängligt för besökare för att visa villkoren för livet och arbetet ombord. Man betonar betydelsen av att kunna visa helheten med fartyg och kopplingen till den lokala hamnmiljön i Träslövsläge. I en fiskebod visas redskap, modeller, bildspel och hantverk som berättar om fiskenäringen.

NORRSKÄR

SGFD

Byggd: 1910 på Eriksbergs varv, Göteborg

Material: stål

Passagerarångfartyg

Längd: 34,84 Bredd: 6,88 Djup: 3,50 Brt: 236

Den klassiska och välkända Norrskär hette vid leveransen 1910 Sandhamns Express. 1949 blev hon Waxholmsbåt, fick namnet Norrskär och trafikerade bl.a. Husarö både sommar och vinter under många år. Numera går hon fortfarande till Sandhamn på helgerna under sommartid och har renoverats till mycket fint skick.

NORRTELJE

SFUD/3702

Byggd: Södra Varvet, Stockholm 1899

Material: Stål/järn

Längd: 44,2 Bredd: 8,02 Djup: 3,4 Brt: 359

Passagerarfartyg

Hemmahamn: Norrtälje

S/s Norrtelje beställdes år 1900 av Norrtelje Ångfartygs AB. Fartyget övertogs 1911 av Waxholms Nya ångfartygs AB. Norrtelje trafikerade Stockholm - Furusund - Norrtälje till och med 1950. 1951 sattes Norrtelje in på rutten Norrtälje - Mariehamn och året därpå mellan Stockholm - Mariehamn. 1962 döptes fartyget om till Express och sattes in på trafiken Stockholm - Sandhamn. Hon var med sina 46,3 m och sin trippelångmaskin på 800 hk det snabbaste fartyget i skärgården. Nyman & Schultz köpte henne 1964 och återgav fartyget namnet Norrtelje och rustade upp henne för att använda henne som terminal för turister vid Skeppsbron i Stockholm. 1967 behövdes hon inte längre för det ändamålet och fartyget såldes 1968 till stiftelsen S/S Norrtelje. Den 27 juli 1968 återkom hon till Norrtälje hamn. Ångaren Norrtelje är idag ett stillaliggande restaurangfartyg. Men hon underhålls och går på regelbunden varvsöversyn. Ångmaskinen hålls i skick men man saknar en fungerande ångpanna. Norrtelje är registrerad i skeppsregistret och ägare är stiftelsen S/S Norrtelje.

ORION

SMYF

Byggd: Helsingborgs Varvs AB, 1929

Material: Stål

Längd: 32,44 Bredd: 6,04 Brt: 155

Tjänstefartyg

Hemmahamn: Stockholm

Orion, fd tjänstefartyget Kalmar, byggdes 1929 vid Helsingborgs varv. Fartyget utrustades med hela sju ångmaskiner; förutom huvudmaskin av compoundtyp, även ångmaskiner för drift av generator, pumpar, ankarspel med mera. Orion var stationerat i Östra Lotsdistriktet som sträckte sig från Karlskrona i söder till Trosa i norr och tjänstgjorde under åren 1929 - 1956. Hon användes bland annat till att vår och höst lägga ut och ta upp bojar och prickar i farleder. 1956 överfördes fartyget till reservfartyg. 1961 byggdes Orion om i Helsingborg då hon förlängdes med 3,6 meter, däckshuset breddades och styrhytten byggdes in. Idag arbetar Museiföreningen S/S Orions vänner med att renovera fartyget och sätta det i stånd för framtida brukande.

PADDAN 4

SFQD/

Byggd: Sjötorp 1947

Material: ek, fur, lärk, järnspant

Längd: 15,94 Bredd: 4,08 Djup: 0,91 Brt: 14,41

Sightseeingbåt

Hemmahamn: Göteborg

Paddan 4 byggdes 1947 i Sjötorp för trafik i skyddade vatten i Göteborgs kanaler. Eftersom man liknat den första sightseeingbåten vid en sköldpadda när den ligger upp-och-ned fick även de senare båtarna detta namn. Det karaktäristiska låga utseendet hänger samman med att man måste kunna gå under alla stadens broar. Idag är Paddan 4 den äldsta av de kvarvarande paddanbåtarna som fortfarande är i bruk i Göteborgs hamn och kanaler.

PAMELA

Byggd: Studseröd, Skredsvik 1916

Material: Ek och furu

Längd: 15,41 Bredd 5,80 Brt 60

Fiskefartyg, fraktfartyg

Hemmahamn: Ekenäs

Pamela är byggd 1916 i Studseröd i ek och furu och ursprungligen riggad som galeas, senare jaktriggad. Fartyget har varit verksamt i svensk fraktfart. Pamela har ett rundgattat kravellbyggt skrov av den typ som förr var mycket vanligt på mindre galeaser och jakter. Fartyget har tidigare haft namnen Freden, Valö, Gubben, Märtha II och Liston. Gubben hette fartyget under den tid man seglade silltunnor åt Gubbens sillfabrik i Lysekil. 1944 omriggades hon från galeas till jakt. En omfattande förbyggnad med målet att återställa exteriören i originalskick pågår vid Ekenäs varv söder om Kalmar.

POLSTJÄRNAN

SMVR

Byggd: Lindholmens varv i Göteborg, 1929. Maskin installerad på Motala Verkstad.

Material: Stål

Längd: 30,20 Bredd: 5,80 Djup: 3,00

Tjänstefartyg

Hemmahamn: Karlstad

S/S Polstjärnan beställdes av Vänerns Seglationsstyrelse som tjänstefartyg. Hon byggdes på Lindholmens mekaniska verkstad i Göteborg, sjösattes 1929, bogserades till Motala Verkstad som installerade ångmaskinen och pannan av eget fabrikat. Det var en ångpanna av typen cylindrisk eldrörspanna, helnitad, med återgående tuber (skotsk) och två stycken eldrör för koleldning samt en 2-cylindrisk compoundmaskin med strålkondensor och Stephenson slidreglering. Fartyget utnyttjades som tjänstefartyg med ursprunglig panna och maskin fram till 1983 då hon såldes. 1984 övertog nuvarande ägare, Ångbåtssällskapet Polstjärnan, fartyget. Polstjärnan har flera gånger byggts om. 1960 förlängdes hon med 3 meter och inredningen har genom åren ändrats och moderniserats. Ångbåtssällskapet Polstjärnan arbetar nu med att bevara fartyget i skick som tjänstefartyg. Man har bland annat återfört koleldning, installerat den ursprungliga ångdrivna lysmaskinen och renoverat inredningen.

PRIMUS

SJKQ

Byggd: Stockholm 1875

Material: Järn

Längd: 19,8 Bredd: 4,50 Djup: 1,80 Brt 16

Bogserbåt

Hemmahamn: Sundsvall

Primus är byggd vid Södra Varvet (William Lindbergs mekaniska verkstad), Stockholm 1875. Hon byggdes som bogserbåt för Skönviks sågverk i Sundsvall. Primus byggdes i järn med nitat skrov och utan styrhytt. Ursprungligen var hon utrustad med en 1-cylindrig ångmaskin, fulltrycksmaskin. I dag har Primus har en compoundmaskin på 60 IHK tillverkad vid Sunds bruk 1902. Den satt tidigare i bogserbåten Nocturnus från Sundsvall. Fartyget förlängdes 1902 med 3 meter och man installerade en ny ångmaskin av compound typ på 120 hkr från Härnösands mekaniska verkstad. 1905 byttes pannan och däckets höjdes med en fot och Primus fick ett järndäck. Styrhytten tillkom på 1920-talet och omkring 1930 blev stäven ombyggd till isbrytarstäv. Fram till 1960 var fartyget verksamt som timmerbogserare i Sundsvall. 1962 såldes hon för skrotning men SCA köpte omgående tillbaka fartyget, byggde om det till kättingbåt och motoriserade henne med dieselmaskin. År 1984 övertogs Primus av Medelpads Sjöhistoriska Förening. Från Sundsvalls museum fick man överta en bevarad och renoverad ångmaskin, den sista tillverkad på Sund efter ritning från 1902. 1989 köptes en ångpanna tillverkad 1974 i Sävsjö. 1991 sjösattes Primus och 1993 togs hon på nytt i trafik.

ROBERT

Byggd: Bergsunds Varv, Stockholm; 1866

Material: Järn

Längd: 13,92 Bredd: 3,02 Djup: 1,8 Brt: 20

Bogserbåt

Hemmahamn: Södertälje

Robert byggdes vid Bergsunds varv 1866 som s/s Hudik för Gefle ångslupsbolag. Fartyget såldes 1882 till Kramfors och fick namnet Robert. Samtidigt ändrades fartyget från passagerarångfartyg till bogserångfartyg. Det är osäkert vilket utseende fartyget då fick. Fotografier och ritningar över Robert från tiden direkt efter ombyggnaden saknas. Robert genomgick ytterligare en ombyggnad, vilken förmodligen genomfördes i början av 1900-talet. Ombord skapades då utrymmen i det kombinerade maskin-, och pannrummet för att befordra stuveriarbetare mellan industrierna längs Ångermanälvens stränder. Robert utrustades med bogserkrok för att kunna dra kalk-, och mudderpråmar. Det förekom även att Robert drog pråmar lastade med virke till fartyg, som på grund av brist på kajplats, lastade från en ankringsplats ute på Ångermansviken. Akter om maskin placerades en ångdriven brandspruta som skulle användas för att släcka bränder i de många brädgårdar som kantade vattnen. Båten användes i kommersiell fart fram till 1972. Mellan åren 1972 och 1977 bytte fartyget ägare ett antal gånger. 1977 såldes Robert till Södertälje där en omfattande renovering började. Halvfärdig köptes hon sommaren 1993 av några ångbåtsentusiaster som nu håller på att renovera Robert till en bogserbåt med koleldad skottepanna och compoundångmaskin.

ROLF

SJOM/11579

Byggd: Thorskog 1904

Material: Stål

Längd: 16,38 Bredd: 4,40 Djup: Brt: 29

Bogserbåt

Hemmahamn: Säffle

Bogserbåten Rolf byggdes 1906 på Thorskogs varv vid Göta älv. Det var Borgviks järnbruk som beställde båten för att bogsera pråmar med järnmalm från bland annat. Otterbäcken vid norra Väneren. Från 1921 ingick Rolf i Billeruds stora flotta. 1950 togs ångmaskinen ur och ersattes av en Seffle tändkulemotor på 170 hk. Därefter blev Säffle hemmahamn. Fram till 1965 tjänstgjorde Rolf som bogserbåt. 1966 övertogs fartyget av en privatperson i Säffle och användes till bl.a. dykfartyg. Tio år senare såldes Rolf till en bogserfirma i Lysekil. Där användes fartyget till bogseringar runt Svenska kusten och till Norge och Danmark. 1982 kom Rolf till Hönö, men blev mest liggande vid kaj i tilltagande förfall. Fartyget blev till salu 1994 och "Föreningen för bevarandet av bogserbåten Rolf Seffle" bildades och köpte båten. Man arbetar nu med att bevara fartyget i det utförande hon hade på femtiotalet när hon gick på Byälven och Säffle Kanal.

SALTSJÖN

SGEO

Byggd: Eriksbergs varv, 1925

Material: Stål

Längd: 37,5 Bredd: 7 Djup: 2,10 Brt: 250

Passagerarångfartyg

S/s Saltsjön levererades 1925 från Eriksbergs Mek. Verkstad i Göteborg till Waxholms Nya Ångfartygs AB och sattes i trafik på rutten Stockholm - Dalarö - Ornö - Utö samt Stockholm - Öregrund. Eftersom Saltsjön också var isbrytande trafikerades vintertid Stockholm - Vaxholm. 1970 köptes hon på exekutiv auktion av Strömma Kanalbolaget i konkurrens med en skrothandlare. Fartyget genomgick en omfattande renovering och gavs namnet "Björkfjärden". 1974 satte en pannskada stopp för fortsatt drift, men efter 3 år vid kaj övertogs s/s Björkfjärden av nybildade Ångfartygs AB Saltsjön - Mälaren. De genomförde 1977-78 en omfattande reparation av ångpannan samt fortsatte restaureringsarbetet, vilket pågår kontinuerligt. 1984-1993 trafikerades Stockholm - Vaxholm och våren 1994 fick fartyget tillbaka namnet "Saltsjön". Samtidigt återupptogs trafiken på hennes gamla rutt Stockholm-Dalarö-Utö samt resor i ytterskärgården. Saltsjön representerar 1920-talets skeppsbyggnadskonst och uppvisar en intressant fartygsmiljö från denna tid. Maskinen är en 2-cylindrig compoundångmaskin på 550 hk, som ger en fart av ca 11 knop.

S:t ERIK af Göteborg

SGFI

Byggd: Lindholmens Verkstad 1881

Material: Järn/stål

Längd: 38,57 Bredd: 6,18 Djup: 2,70 Brt: 246

Passagerarfartyg

Hemmahamn: Göteborg

S:t Erik byggdes 1881 i Göteborg som ångfartyg för kombinerad last-

och passagerartrafik åt Marstrandsbolaget. På 1920 byggdes fartyget om och fick en ny exteriör. 1951 motoriserades fartyget och gick i trafik i Bohuslän till 1962. Därefter hade hon hemmahamn på Öland under namnet Solö och trafikerade sträckan Byxelkrok–Oskarshamn. Efter en tid sattes fartyg in i trafik i Mälaren och Stockholms skärgård. En brand ombord 1976 totalförstörde fartyget som därefter byggdes om och övre däck och kommandodäcket fick sitt nuvarande utseende. 1976 döptes fartyget om till Kung Erik, för att 1996 ändras till S:t Erik af Göteborg. Sedan några år är fartygets hemmahamn Göteborg. Hon går i reguljär- och chartertrafik ägd av Strömma Turism & Sjöfart, Göteborg.

SARPEN

SILJ/5981

Byggd: Nyköbing-Falster, Danmark, 1892

Material: Ek och furu på kravel

Längd: 20,0 Bredd: 5,40 Djup: 2,20 Brt: 46

Segelfartyg, galeas

Hemmahamn: Simrishamn

Sarpen byggdes 1892 i Nyköping-Falster i Danmark, och kan beskrivas som en typisk "Marstalare". Marstalskutorna känns igen på det runda, bukiga förskeppet och akterskeppet med hjärtformad spegel. Sarpens ursprungliga namn var Freja. Hon fick namnet Sarpen 1914 och kom till Svenska ägare 1917 då hon också riggades om från galeas till skonare. Från 1919 var hon hemmahörande i Degerhamn på Öland och fraktade främst cement och kalk. Sarpen utrustades 1930 med en hjälpmaskin och riggades då åter som galeas. År 1963 köptes Sarpen av Simrishamns Scoutkår och fick Simrishamn som hemmahamn. Hon renoverades och anpassades till sin nya uppgift som utbildnings och övningsfartyg. Hon var en av de första före detta fraktskutor i landet som omvandlades till skolfartyg. Idag är hon ett välkänt scoutfartyg och Simrishamns scoutkår har mer än 40 års erfarenhet av att segla och underhålla henne. Stora reparationer har gjorts på fartyget vars utseende exteriört i huvudsak överensstämmer med det hon hade på sent 1920-tal.

SINGAPORE

SEXO /

Byggd: Farsund, Norge 1961

Material: Ek

Längd: 24,32 Bredd: 6,43 Djup: 3,35 Brt: 90

Fiskefartyg

Hemmahamn: Stockholm

Singapore byggdes i Norge 1961. Hon tillhör den sista generationens träbyggda fiskebåtar. Under flera år var fartyget hemmahörande i Varberg som fiskefartyg.

SPICA (T 121)

SHBF

Byggd: Göteborg, Götaverken, 1966

Material: Skrov och däck av stål, överbyggnader av aluminium

Längd: 43,40 Bredd: 6,94 Brt: 195

Torpedbåt

Hemmahamn: Gålö, Stockholm

T 121 Spica är byggd som torpedbåt 1966 på Götaverken i Göteborg. Hon ingår i en serie örlogsfartyg som representerar 1960 talets "nya" torpedbåtprojekt vilket senare utvecklades till robotbåtarna. Spica var rustad inom marinen fram till 1987. Därefter togs hon över av Marinmuseum som senare överlämnade fartyget till Stiftelsen Spica. Ambitionen är att använda fartyget med en kulturhistorisk inriktning.

SPRÄNGAREN

SIMV/10551

Byggd: Motala Verkstad, 1918

Material: Stål

Längd: 27,83 Bredd: 6,82 Djup: 3,00

Bogserbåt

Hemmahamn: Gålö, Stockholm

I samband med byggandet av pansarskeppen Sverige, Drottning Victoria och Gustav V byggdes också tre tendrar, hjälpfartyg, varav Sprängaren är ett. Medel till att bygga pansarskeppen samlades in från allmänheten och överskottet användes för att bygga tenderarna. 1917 beställdes dessa vid Motala verkstad. De fick namnen Sökaren, Sveparen och Sprängaren. Fartygen tjänstgjorde inom marinen fram till 1960-talet. Därefter kom Sprängaren till Varberg som hamnbogserare med namnet Klåback fram till 1973. Ursprunglig funktion för Sprängaren var att som vedettbåt nyttjas för minsvepning, minutläggare, bogsering, spaning, bevakning med mera. Vid bärgningen av regalskeppet Vasa deltog Sprängaren och Sveparen. Idag ägs Sprängaren av en stiftelse som genomför en renovering av fartyget.

STOCKHOLM av Göteborg

SMYP

Byggd: Helsingborgs varv, 1953

Material: Stål

Längd: 40,05 Bredd: 8,84 Djup: 3,80 Brt: 361

Tjänstefartyg

Hemmahamn: Göteborg

M/s Stockholm beställdes av Sjöfartsverket som lotsdistriktsfartyg - tjänstefartyg. Hon byggdes på Helsingborgs varv 1953. Fartyget utnyttjades som tjänstefartyg fram till 1983 då hon såldes. Därefter kom fartyget under engelsk flagg och låg upplagd i drygt tio år. Det fd tjänstefartyget Stockholm ingår i en kategori av jämförbara tjänstefartyg varav bland andra fd Kalmar byggd 1955 (Origo) och fd Malmö (k-märkt) byggd 1943 finns bevarade. Dessutom finns några äldre fd tjänstefartyg i drift varav s/s Polstjärnan och s/s Orion (fd Kalmar I, 1929) också är k-märkta. Stockholm är vad det gäller sin exteriör i huvudsak i samma utformning som under sin aktiva tid vid Sjöfartsverket.

STORMPRINCESS

SHAO

Byggd: Wilhemsbergs Mek Verkstad, Göteborg, 1908

Material: Stål

Längd: 16,20 Bredd: 4,22 Djup: 2,05 Brt: 27

Bogserbåt

Hemmahamn: Göteborg

Stormprincess är byggd 1908 på Wilhelmsbergs mekaniska verkstad för Bogserings AB Stormking i Göteborg. Wilhelmsbergs mekaniska verkstad låg i Göteborgs frihamn och fungerade som reparationsverkstad för bogser- och kanalbåtar. Såväl ångpanna som compoundmaskinen byggdes av Wilhelmsberg. I huvudsak bestod Stormprincess arbetsuppgifter av präm- och fartygsbogseringar i Göteborgs hamn. Stormprincess har också tagit passagerare vid sidan om de vanliga bogseringsuppdragen, hon fick före 1915 ta 43 passagerare inomskärs till Marstrand. 1956 motoriserades fartyget. Ångpanna och maskin ersattes av Skandiaverkens råoljemotor typ 295 B. Det är en tvåcy-lindrig, tvåtakts, enkelverkande motor som utvecklar 210 hkr vid 300 varv per minut. Fartyget skänktes 1982 av Röda Bolaget till Sällskapet Ångbåten i Göteborg. Sedan 1999 ingår Stormprincess i Maritimans samlingar i Göteborg. Fartyget visas vid kaj och används vid olika evenemang, beställnings- och medlemsturer.

STORSKÄR

SGPD

Byggd 1908 på Lindholmens Mekaniska Verkstad, Göteborg

Material: Järn

Längd: 38,95 Bredd 6,99 Djup 3,00 Brt 256

Passagerarångfartyg

Hemmahamn: Stockholm

S/s Storskär levererades 1908 från Lindholmens Mekaniska Verkstad i Göteborg. Hon hette ursprungligen s/s Strängnäs Express och gick traden mellan Stockholm och Strängnäs. Waxholm Ångfartygs AB köpte fartyget 1939 och döpte om det till Storskär. Fram till 1962 trafikerade Storskär norra skärgården. 1964 övertogs ångaren av det nya landstingsägda Waxholms Ångfartygs AB. Fartyget har en trippel ångmaskin på 660 hkr tillverkad på Lindholmen. 1976 fick Storskär ny ångpanna, som dock havererade 1998, en ny installerades 1999 vid Oskarshamns Varv. Pannan eldas med olja. Med sina 13 knop är hon en av de snabbaste ångbåtarna i Stockholms skärgård. S/s Storskär går i reguljär trafik i Stockholms skärgård mellan maj och september och kan ta 320 passagerare. Fartyget ligger i Stockholm, vid Blasieholmen, nära Nationalmuseum.

SUNBEAM

SDCA/8280

Byggd: Lowestoft 1905

Material: Ek och furu

Längd: 23.55 Bredd: 5.93 Djup: 2.80 Brt: 68.59

Segelfartyg, ketch

Hemmahamn: Stockholm

Sunbeam är byggd i Lowestoft 1905 och användes för seglande trålfiske på Nordsjön fram till 1937. Hon såldes därefter till Sverige och gick omväxlande i fiske och fraktfart åren 1937-1961. I flera omgångar har Sunbeam förbyggt bland annat vid Hälleviksstrands varv 1944. 1962 övergick Sunbeam från att vara trållare till att registreras som forskningsfartyg. Detta år gjordes en resa till Medelhavet i övrigt har hon utnyttjats till forskningsuppgifter (marinbotaniska) i Östersjön, Kattegatt och Skagerack. Under de senaste tio åren har mycket arbete

gjorts på fartyget, bland annat byte av maskin, ny styrhytt, och byte av bordläggning. 1993 sänktes det förhöjda fördäcket till ursprunglig nivå och nya master riggades. 1999 genomfördes arbete med förskeppet, 2001 med akterskeppet där bord, balkar, stöttor, knän med mera byttes. Ambitionen är att återskapa exteriören och riggen från 1905 med undantag för en styrhytt. Sunbeam ägs av Uppsala Marinbotaniska Medelhavsexpedition AB.

SVANEN WEST

SFNZ

Byggd: 1950 på Holms Varv i Råå

Material: Ek och bok

Längd: 24,40 Bredd: 6,53 Djup: 3,20 Brt: 200

Fiskefartyg

Hemmahamn: Marstrand

Svanen West beställdes 1948. Hon fick namnet Fortuna och levererades till Brunskär söder om Marstrand. Idag bevaras och används hon i samma kulturområde som då hon var fiskefartyg. De av trä byggda motorfiskebåtarna är i snabb takt på väg att försvinna bland annat på grund av EU:s fiskeripolitik. Därför är det särskilt viktigt att några av dem bevaras och används för att förmedla kunskap om villkoren inom fiskerinäringen förr.

SVANEVIK

Byggd: Sappemeer, Holland, 1914

Material: Stål på klink

Längd: 22,08 Bredd: 5,60 Djup: 2,10 Brt: 110

Segelfartyg, galjot

Hemmahamn: Skeppsholmen, Stockholm

Svanevik är byggd för att segla i Nordsjön, utefter tyska kusten samt Östersjön. Masterna var ursprungligen fällbara och skrovet flatbottnat. Riggtypen benämns galjot och kan närmast jämföras med galeasen. Svanevik byggdes i Holland för tysk räkning och fick namnet Anna Marie. Sin första hjälpmaskin fick fartyget 1936. Med olika hemorter var hon kvar i Tyskland till 1937 då fartyget såldes till Danmark. Svanevik säljs 1939 till Sverige. Hon får namnet Elise och det görs en del ombyggnader, bland annat tar man bort svärden och höjer halvdäcket. 1947 är hon hemmahörande i Västervik, får namnet Svanevik och går i fraktfart fram till slutet av 1960-talet. Svaneviks utseende idag är i huvuddrag detsamma som efter ombyggnader på 1940- och 50-talen. Hon är ett fint exempel på hur andrahandstonnaget förändrades till svenska förhållanden Maskinen ombord är en 1 cylinders June Munk-tell tändkulemotor från 1939.

SVEN

SJPD

Byggd: Göta verken 1897

Material: Järn och stål

Längd: 18.87 Bredd: 5.05 Brt: 53

Bogserbåt

Hemmahamn: Göteborg.

Bogserbåten Sven (ex Björn) byggdes 1897 och utrustades med en

compound ångmaskin på 175 hkr. Fartyget byggdes som isbrytande ångbogserare till Åhus. Under kriget 1939–45 tjänstgjorde fartyget som vedettbåt i flottan. Efter kriget återgick Sven till Åhus och var hamnbogserare där fram till 1963. Bogserbåts AB Sven tog därefter över fartyget och ersatte ångmaskinen med en G5 diesel, Göta verkens lågvarviga maskin, byggd på Jönköpings mekaniska verkstad. Ångbåts AB Sven använde fartyget för diverse bogsering runt kusten fram till 2007 då nuvarande ägare övertog fartyget.

T 26 / SLPC / 802014-4005

Byggd Kockums Malmö 1942
Material: Stål och aluminiumplåt
Längd: 20 Bredd:5 Djup:1.56 Brt: 27
Motortorpedbåt
Hemmahamn: Gålö, Stockholm

T26 levererades 1942 till marinen från Kockums. Från 1943 var fartyget i aktiv tjänst i kustflottan. T26 var den första svenska motor-torpedbåt som utrustades med radar. Detta innebar att fartyget fick ett mycket större gångtidsuttag än övriga fartyg i divisionen. Påfrestningarna medförde att problem uppstod med sprickbildningar i skrovet. Från mitten på 1960-talet och fram till 1985 utnyttjades fartyget av flygvapnet som målbogserare på Vättern. Under denna period var hon helt ombyggd. All vapenutrustning hade tagits bort, ett helt nytt bryggkomplex och en stor bogseranordning fanns på däck. Maskineriet var dock intakt. År 1985 såldes fartyget och den nye ägaren inledde restaureringen av T 26. Fartyget ägs idag och förvaltas av en stiftelse vid namn Lennart Segerströms stiftelse, T26 ett levande museifartyg.

T 46

Byggd: Kockums, Malmö 1957
Material: Stål och aluminiumplåt
Längd: 23 Bredd:6 Djup:1,5 Brt: 43
Motortorpedbåt
Hemmahamn: Gålö, Stockholm

T46 byggdes 1956 och togs ur tjänst 1975, vilket var sista året för marinens motortorpedbåtar. Med sin V-botten representerade hon den mest utvecklade och moderna Mtb-serien. Kung Carl XVI Gustaf köpte T46 och lät restaurera henne till originalskick. Tursamt nog hittades ett komplett reservdelslager på Gotland som man fick tillåtelse att ta över det. Båten rustades i Karlskrona och blev klar våren 1987. Sexton motortorpedbåtar av T42-serien (T42-T56) byggdes under åren 1956-1959 på Stockholms Örlogsvarv och Kockums i Malmö. Nu ingår T46 i sammanslutningen MTB-veteranerna med hemmahamn vid den fd basen på Gålö.

T 56

SLWM /
Byggd: Stockholms Örlogsvarv, 1957
Material: Plåt
Längd: 23 Bredd:5,9 Brt: 43
Motortorpedbåt
Hemmahamn: Gålö, Stockholm

T56 är byggd som motortorpedbåt 1957 på Stockholms Örlogsvarv. Hon ingår i T42 serien som byggdes åren 1956-1959. T56 var rustad inom marinen åren 1957 – 1973. Hon uttrangerades 1984 och låg still fram till 2003. T56 ägs sedan 2003 av ”Stiftelsen Motortorpedbåten T56” med hemmahamn på Gålö. Ambitionen är att använda fartyget med en kulturhistorisk inriktning.

THOMÉE

Byggd: Motala verkstad, monterad vid Revsundssjön 1875
Material: Stål
Längd: 26,93 Bredd: 4,85 Brt: 106
Passagerarfartyg
Hemmahamn: Östersund

Thomée byggdes av Motala Verkstad och monterades samman vid Revsundssjön 1875. Ångaren byggdes för person- och godstransporter. Fartyget trafikerade Revsundssjön fram till 1879 då det på järnväg flyttades till Storsjön. 1908 förlängdes skrovet med 3,5 meter och på 1930-talet fick hon isbrytarstäv samt ombyggnad av däcksoverbyggnad. 1933 installerades en ny ångmaskin från Bergsunds. Pannan eldades främst med ved men på 1960 talet övergick man till koleldning. Efter ett antal ägarbyten hotade i början av 1970-talet nedskrotning av Thomée. En vänförening bildades och 1972 köpte Östersunds kommun fartyget. En omfattande reparation inleddes då bland annat det kvarvarande trädäcket byttes mot ett ståldäck. Fartygets exteriör är idag samma som efter ombyggnaden på 1930-talet.

TINGVALLA

Byggd: Wennbergs Mek Verkstad, Karlstad, 1920
Material: Stål
Längd: 22,97 Bredd: 5,16
Bogserbåt
Hemmahamn: Karlstad

Tingvalla byggdes 1920 på Wennbergs Mekaniska Verkstad i Karlstad. Någon beställare fanns inte under byggnadstiden men när hon var sjösatt köptes fartyget av Wermlands Rederi AB. Tingvalla sattes i trafik med pråmbogseringar till och från Göteborg. I mitten av 20-talet blev dock pråmbogseringarna olönsamma och fartyget nyttjades i stället för bogsering av massaved till Vargöns Bruk. Vintertid användes hon som isbrytare i Karlstads hamn och på Väneren. 1941 togs Tingvalla i anspråk för marinens räkning av chefen för ostkustens marin-distrikt och 1944 överfördes hon till chefen för Göteborgs kustartilleri. Efter kriget övertog Karlstad Hamn fartyget. 1988 överläts Tingvalla till Ångbåts AB Polstjärnan. Idag bevaras fartyget som ett teknikhistoriskt minnesmärke.

TRAFIK

SGYK/403
Byggd: Bergsunds Mekaniska Verkstad, Stockholm, 1892
Material: Stål
Längd: 31 Bredd: 6.28 Djup: 2.70 Brt 162
Passagerarångfartyg
Hemmahamn: Hjo

Ångfartyget Trafik byggdes i Stockholm 1892 för fart i Vättern mellan Hjo och Hästholmen. Fartygets rutt fungerade som förbindelselänk mellan järnvägslinjen Hjo Stenstorp och Mjölby - Hästholmen. Maskinen är från Bergsunds Mekaniska Verkstad, en 2 cylindrig compound ångmaskin installerad 1892 med en effekt på 176 hkr, vilket ger en fart på 11 knop. Ursprungligen användes Trafik för både passagerartrafik och fraktfart. Trafik gick på sin ursprungliga trad fram till 1959. Därefter lades fartyget upp och tjänstgjorde som café i Hjo. I dåligt skick övertogs hon av en förening i början av 1970-talet och kom åter i drift 1977. Ägare genom åren har varit Ångfartygs AB Hjo - Hästholmen 1892-1933, Rederi AB Hjo - Hästholmen 1933-1972 och sedan 1972 S/s Trafik Ekonomiska Förening. Driften sköts av ideella Sällskapet S/s Trafiks vänner.

TUNIA

Byggd: Ekensberg, Stockholm, 1906

Material: Stål

Längd: 18,86 Bredd: 5,15 Brt: 62

Farktfartyg

Hemmahamn: Saltsjö-Boo

Tunia byggdes som motorfartyg 1906 vid Ekensbergsvarv för Stockholms Transport- och Bogserings AB. Ursprungligen hade fartyget en fotogenmotor på 32 hkr men den ersattes 1910 av en ångmaskin på 39 hkr. Som lastfartyg med namnet Tomtematts trafikerade hon bland annat Strömsholms kanal. Fartyget användes främst för oljetransporter. Namnändrades 1928 till Hallstahammar, 1934 till Simson VII, 1945 Tomten och 1948 till Tunia. En 60 hkr June Munktell motor installerades 1934 som fortfarande är i bruk. I slutet av 1950-talet blev Tunia förrådsfartyg och från 1962 finns notering att hon inte längre används för sjöfart. Sedan början av 1970-talet är Tunia ett fritidsfartyg.

TÄRNAN av Waxholm

SDHE

Byggd: Södra Varvet, Stockholm, 1901

Material: Stål

Längd: 20,00 Bredd: 4,90 Djup: Brt: 36

Passagerarångslup

Ångslupen Tärnan byggdes 1901 vid Södra Varvet för Waxholmsbolagets lokaltrafik till öarna runt Vaxholm och Lindalssundet. Ursprungligen var hon utrustad med en compoundmaskin med koleddad panna. Originalritning samt köpekontrakt med detaljerad beskrivning av fartyget finns bevarat i SMM:s arkiv. 1902-03 byggdes fartyget om och salongen fick nuvarande fönsterarrangemang. Fram till 1952 hörde ångslupen Tärnan hemma i Waxholm. Därefter såldes fartyget till Norrköping, motoriserades, byggdes om och fick namnet Amaranth. 1985 köptes hon tillbaka till Stockholm av bland andra Stiftelsen Skärgårdsbåten och återfick namnet Tärnan. En successiv renovering har därefter skett. Fartyget har idag åter en compoundmaskin och koleddad panna. Tärnan används för beställningstrafik. Ägs av Ångslups AB Unionen. Stockholm.

VEGA

Byggd 1909, Viken

Material: Ek och furu på kravel

Längd: 30,5 Bredd: 7,75 Djup: 2,7 Brt: 148

Segelfartyg, tremastad skonare

Hemmahamn: Gamleby

Segelfartyget Vega byggdes 1909 i Viken (Höganäs kommun) som ett fraktskepp. Vega har ett kravellbyggt jaktskrov av Marstaltyp och riggades som tremastskonare. På 1930-talet utrustades hon med en råoljemotor. I sin funktion som fraktskepp fungerade fartyget fram till 1966 - då Vega var Skärhamns sista träfartyg i fraktfart.

Nuvarande ägare övertog fartyget på 1980-talet från Naturhistoriska Riksmuseet som ägde Vega då hon sjönk vid Söder Mälarstrand i Stockholm. Efter provisorisk tätning bärgades fartyget och bogserades till Norrköping. Ägaren arrenderade sedan en bit mark, en kohage, vid Gamlebyviken och anlade där en slip och byggde upp Träskeppsvarvet. När Vega skulle torrsättas gled hon av slipvagnen och först efter flera månaders dykarbeten lyckades man få upp henne. Efter något års arbete med byte av bord, balkar med mera fattade skrovet eld och större delen av fartyget skadades svårt. Arbetet fortsatte emellertid under 14 år och sommaren 2008 premiärseglades Vega. I arbetet med att återskapa fartygets tidigare skick har en del ändringar av materialval gjorts men man strävat efter att använda traditionella metoder. Lastluckor, jungfrur, däckshus med mera följer traditionen och man har varit omsorgsfull vid val av färg. Vega är en god representant för de många tremastskonare som förr seglade i fraktfart i Östersjön och på Nordsjön.

VERTROUWEN

SKCI/6071

Byggd: Groningen, Nederländerna, 1910

Material: Stål

Längd: 26.50 Bredd: 5.02 Djup: 1.80, Brt: 90

Segelfartyg, tjalk

Vertrouwen är byggd som holländsk klipper aak (tjalk). Fartyget såldes till Sverige 1918 och blev hemmahörande på Öland. När hon kom till Sverige var hon riggad som tjalk. 1924 fick hon hjälpmaskin och 1928 omriggades hon till galeas. 1960 såldes fartyget till Bergkvara och då plockades sidosvärden bort. Många av de holländska fartygen som köptes till Sverige benämndes som koffrar här men det är mycket stor skillnad på de olika holländska fartygens skrovform och riggning. Vertrouwen är numera jaktriggad och har åter sidosvärd. Sedan 1980 har omfattande arbeten gjorts bl.a är stora delar av botten bytt och hon har fått tillbaka den fällbara stormasten.

VIRGO

SFHL/7320/SD 725

Byggd: Skredsvik, Br Ohlsson varv, 1926

Material: Ek

Längd: 13,44 Bredd: 3,00 Djup: 2,23 Brt: 29,16

Fiskefartyg

Hemmahamn: Strömstad

Virgo byggdes 1926 i Skredsvik för fiske på Nordsjön, bland annat efter makrill. Hon var utrustad med en 1 cylindrig Avance tändkulemotor på 30 hkr. Virgo var i samma familjs ägo på Öddö fram till 1985. Under åren har flera maskinbyten skett, styrhytten har moderniserats

på 1970-talet men interiören (skansen) är i originalskick. Virgo har kvar fiskeutrustning som tex trålvinsch och används idag för forskningsuppgifter och utbildning. Ägarens ambition är att bevara fartyget som ett traditionellt fiskefartyg.

WESTKUST

SHGI/7823

Byggd: Sjötorps varv, 1932

Material: Ek och furu

Längd: 28,50 Bredd: 7,20 Djup: 3,20 Brt: 145,9

Segelfartyg, tremastad skonare

Westkust byggdes vid Sjötorps varv 1932. Hon riggades som tremastskonare och har ett jaktskrov med förhöjd akterdel. Detta var en vanlig skrovform på de fartyg som byggdes vid Sjötorp från 1930-talet och fram till den sist byggda motorseglaren Peter 1949. Idag finns det bevarat ett tiotal fartyg som ursprungligen varit 3-mastade skonare men endast hälften av dem har kvar den riggen. Westkust fick redan från början en 2 cylindrig Munktellmotor på 78 hkr som hjälpmaskin och hon var riggad med pålmaster. Hon gick i svensk fraktfart fram till 1964 hemmahörande bland annat på Donsö, Skärhamn och Visby. 1967 hade hon bara fockmasten kvar, var klassad som motorfartyg och registrerad som fiskefartyg. Westkust blev 1968 fritidsfartyg i Göteborg. Hon återställdes till tremastskonare och gick bland annat med fisketurer och användes som skolfartyg. 1987 övertogs fartyget av Orust segelfartygsstiftelse. Westkust är ett utmärkt exempel på den ”sista” generationen av segelfartyg med hjälpmaskin. Idag används hon som skolfartyg.

WILHELM THAM

SHIG/5359

Byggd: Motala 1912

Material: Stål

Längd: 31,54 Bredd: 6,73 Djup: 2,72 Brt: 268

Passagerarfartyg

Hemmahamn: Göteborg

Den näst äldsta av kanalbåtarna är Wilhelm Tham, uppkallad efter industrimannen och VD:n vid Husqvarna Vapenfabrik 1876-1911. Fartyget byggdes vid Motala Werkstad 1912 och ingick tillsammans med båtarna Viktor Rydberg och Per Brahe i en serie av tre döpta efter välkända smälningar. Fartyget tillfördes Göta Kanal Rederiet i samband med fusionen med Ångbåts Aktiebolaget Jönköping-Stockholm 1914. Fartyget fick sitt nuvarande utseende vid en ombyggnad på Falkenbergs Varv 1961. År 1966 togs ångmaskinen bort och Wilhelm Tham fick dieseldrift.

ÖRZEN

SKOT

Byggd: Lundby mekaniska verkstad i Göteborg, 1903

Material: Järn och stål

Längd: 16,58 Bredd: 4,39 Djup: 2,46

Bogserbåt

Hemmahamn: Västerås

Örzen byggdes vid på beställning av Seffle Kanalbolag för bogsering av pråmar och segelfartyg. Örzen var utrustad med en 2cy compound

ångmaskin på 130 hkr. Fartyget köptes 1920 av Säfte Sägverks AB för bogsering av pråmar på Byälven och i Väneren. 1942 sålde Örzen vidare till Vätö Rederi AB i Stockholm. 1942 rekvirerades Örzen av Ostkustens Marinkommando och återlämnades till ägarna 1943. Året därpå såldes fartyget till Fittja för att användes till bogsering av sandpråmar. Efter flera ägarbyten ändrades namnet till ”Örzen Ettan”. 1984 kom hon till Västerås och renoverades.

ÖSTA

SJFE

Byggd: Gefle Varv, 1898

Material: Stål

Längd: 17,42 Bredd: 4,05 Djup: 1,85

Varpbåt –bogserbåt

Hemmahamn: Åkersberga

Östa byggdes 1898 vid Gefle Varv försedd med en 55 hk compound-ångmaskin med strålkondensor. Hon byggdes för att varpa timmer vid Färnebofjärdarna i nedre Dalälven. Åren 1898 – 1970 användes Östa yrkesmässigt för timmervarpning nedströms Avesta. På 1930-talet höjdes friborden, fartyget däckades och försågs med ett däckshus som förlängdes med tre fönster 1977. Åren 1998-2000 renoverades fartyg och pannan byttes. Idag används Östa som passagerarfartyg med beställningstrafik.

S/S ÖSTERSUND

SHNM

Byggd: Oskarshamns mekaniska verkstad, 1874

Material: Järn

Längd: 25,16 Bredd: 4,56 Djup: 2,00 Brt: 88

Passagerarångfartyg

Hemmahamn: Östersund

Östersunds Ångbåtsbolag beställde år 1874 en ångare för gods- och passagerartrafik i Storsjön. Båten byggdes vid Oskarshamns Mekaniska Verkstad, delarna fraktades sedan till Sundsvall sjövägen. Sedan vidtog hästransport till Östersund, där fartyget monterades ihop. Sommaren 1875 sattes S/S Östersund i trafik. År 1886 förlängdes fartyget med 2,7 meter, överbyggnaden gjordes större och kabyssen med matsal flyttades under däck och det riggades en mast med vinsch på fördäck. 1903 renoverades Östersund som då var mycket nedsliten. En ny compoundmaskin med vedeldad panna tillverkad vid Härnösands mekaniska verkstad installerades och samtidigt fick fartyget ny inredning. Med några få justeringar kom Östersund att gå i detta skick fram till slutet av 1950-talet. Mellan 1960 och 1973 hette fartyget Las Vegas. Sommaren 1963 gick den sista turen. Efter ett antal år, upplagd i en vik i Arvesund, inköptes Östersund 1982 av Föreningen bevara ångaren Östersund. År 1983 byggdes en slip så att båten kunde torrsättas. Med hjälp av arbetsmarknadsåtgärder, gåvor, sponsorer och medlemsavgifter samt ideellt arbete kom fartyget åter i trafik. Maskinen är densamma som installerades 1903. Ångaren Östersund går i turist- och chartertrafik med utgångspunkt från Arvesund.