

Ritning från Bergsunds mekaniska Verkstad över *Nya Avance*. Ur Sjöhistoriska museets arkiv. Ritningen är bearbetad av Peter Schmidt.

Kultur i väst

Krister Bång

Sedan några år har västkustborna haft chansen att beskåda och åka med det lilla passagerarfartyget **Svea** som pilat upp och ner i landskapet. Rederiet, som äger båten, marknadsför sig som Kulturbåtarna. Och just **Svea** inrymmer mycket av den varan. Följ med på en vandring runt Stockholm där fartyget huvudsakligen verkat.

Bergsunds mekaniska Verkstad

Svea byggdes på Bergsunds mekaniska Verkstad. Varvet låg på Södermalm nära Hornstull vid Mälaren. Verksamheten startade redan 1769 då skotten Thomas Lewis anlade ett järngjuteri av engelsk modell.

En av de mera uppmärksammade personerna som arbetade vid varvet var Samuel Owen, som kallats "den svenska verkstadsindustrins fader". Owen var engelsman född 1774 och kom till Sverige i maj 1804 för att installera ångmaskiner i stockholmstrakten. Två år senare anställdes Samuel Owen vid Bergsunds mekaniska Verkstad där han stannade i lite över tre år. Han blev i Sverige framför allt känd som banbrytare när det gäller utvecklingen av ångmaskindrivna fartyg. Owen avled i

Stockholm 1854. Den som vill fördjupa sig i denne mans intressanta historia rekommenderas Arne Sundströms bok *Samuel*



Fabrikör J.V. Svenson som startade tillverkningen av *Avance*-motorn. Foto i J.V. Svensons privata fotoalbum. Nacka lokalhistoriska arkiv.

Owen: teknik- och ångbåtspionjär utgiven 2009 som Tekniska museets årsbok.

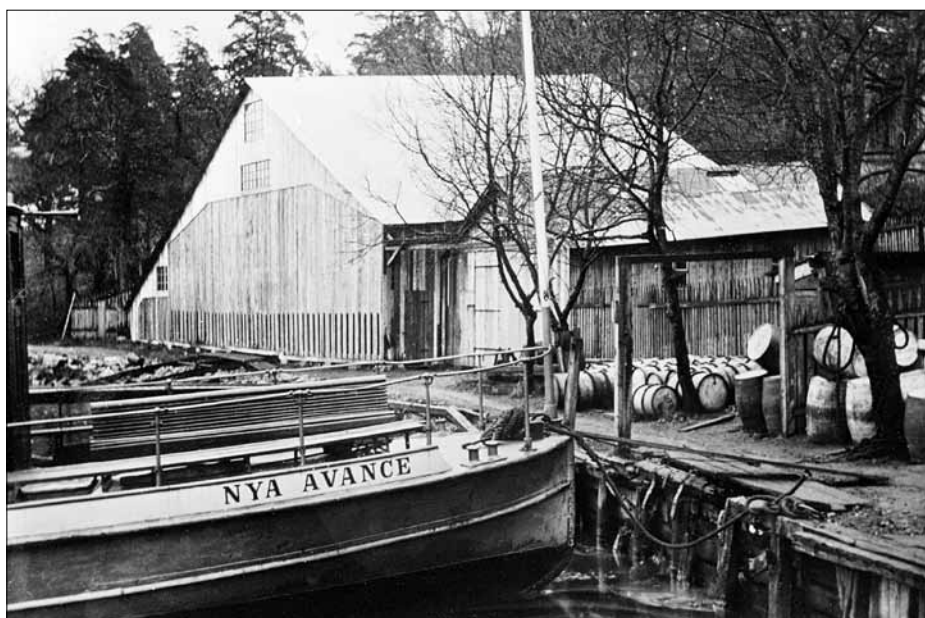
Även om Bergsunds mekaniska Verkstad främst förknippas med byggandet av fartyg inleddes denna verksamhet först 1851 då hjulångaren **Enköping** levererades. Varvet kom att bygga närmare 200 fartyg.

Ett av dem beställdes av fabrikör Johan Victor Svenson i Augustendal och levererades 1904 med namnet **Nya Avance**. Priset var 18000 kronor. Hon sattes i trafik mellan Ränthästartrappan vid Slussen i Stockholm och Augustendal i Nacka. Fartyget var redan från början försett med motor vilket inte var så vanligt för passagerarfartyg vid denna tid.

Bergsunds mekaniska fanns kvar till 1929 då verksamheten upphörde, byggnaderna revs och ersattes med bostadshus.

Beställaren, J.V. Svenson

Johan Victor Svenson föddes 1863 i Stockholm. Föräldrarna, Victor Wadström och Anna Christina Svenson var inte gifta och fadern ordnade med att sonen togs in på barnhus. Enligt tidens sedvänja utackorderades sedan Johan Victor till olika fosterhem. I de första tonåren fick



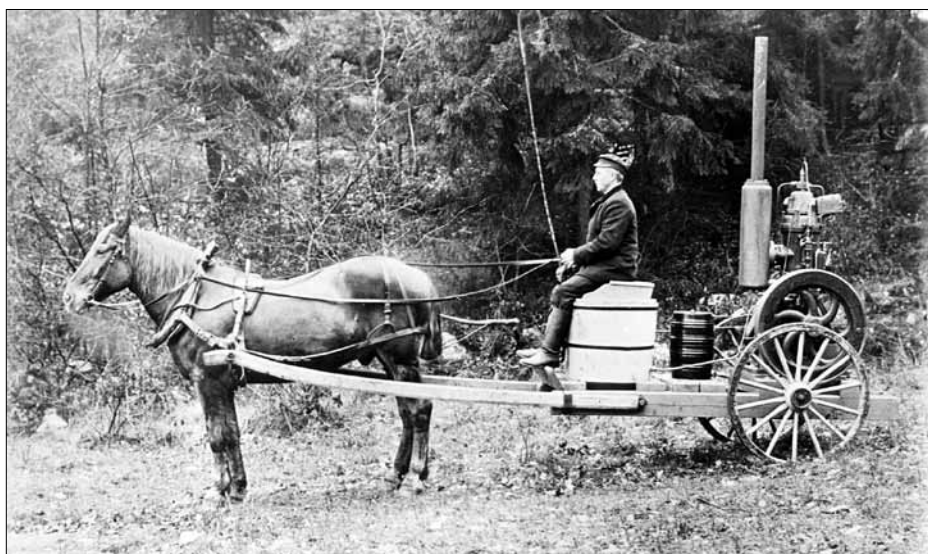
Nya Avance vid båtskjulet i Augustendal omkring 1910. Foto i J.V. Svensons privata fotoalbum. Nacka lokalhistoriska arkiv.

han en lärlingsplats hos klensmeden C.J. Ramsin där lönen var en krona i veckan plus mat vid mästarens bord samt sovplats i smedjan.

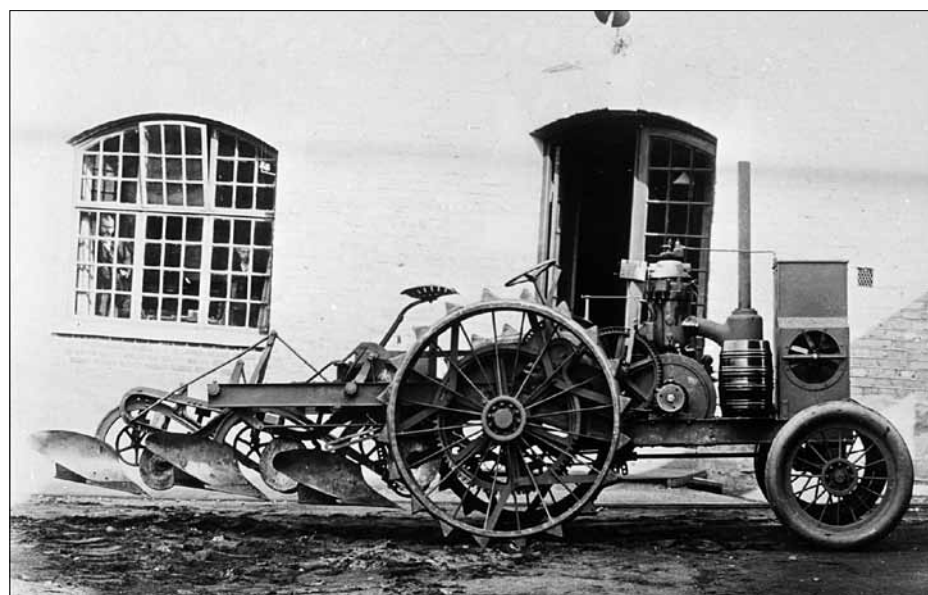
Så småningom steg Svenson i graderna. Han blev eldare på skärgårdsbåten **Ljusterö**, tog hyra på ångaren **Vale** för en resa till Amsterdam, tog värvning i Flottan och medföljde ångfregatten **Vanadis** på den uppmärksammade världsomseglingen 1883–1885.

Johan Victor hade nu kommit upp sig och startade 1892 en fotogenköksfabrik med tillverkning av Primuskök. Affärerna tog riktig fart och Primusköken blev en efterfrågad artikel. År 1898 ombildades rörelsen till aktiebolag och Svenson blev vd för företaget.

Svenson hade vid det här laget blivit en förmögen man och ville lägga om kursen



När den stationära motorn blev mobil kallades den för Avance-Expressen. Foto i J.V. Svensons privata fotoalbum. Nacka lokalhistoriska arkiv.



Motorplojen blev populär, speciellt i Ryssland. Foto i J.V. Svensons privata fotoalbum. Nacka lokalhistoriska arkiv.

för att börja tillverka bilar. Han köpte därför ett område vid Augustendal i Nacka och genast började man bygga på automobilfabriken. Men när man närmare studerade utvecklingen av fordonsmarknaden fann man att utvecklingen gick så fort att svårigheterna att etablera en bilfabrik blev för stora. Men företaget fick ändå namnet Ab J V Svensons Automobilfabrik.

För att ha något att tillverka började Svenson i stället utveckla en fotogendrivna tvåtakts räoljemotor som fick namnet Avance. Efter en hel del utvecklingsarbete kom tillverkningen igång på allvar. Till en början var det jordbruket som intresserade Svenson och hans stab. Man sålde stationära Avancemotorer men som man lätt kunde förflytta genom att montera på hjul och spänna för en häst. En sådan version kallades Avance-Expressen. År 1903 började fabriken tillverka båtmotorer.

Nordiska fiskeriutställningen 1904

År 1904 anordnades en omfattande fiskeriutställning på Marstrand som intresserade besökare från alla de nordiska länderna. Utställningen arrangerades på Carlstens fästning och ett av inslagen på utställningen var en tävling om den mest lämpade motorn för installation som hjälpmotor i fiskefartyg. Intresset för nymodigheten med motorer var stort varför olika tävlingsmoment anordnades och utvärderades av närvarande experter. Många menade att de danska motorerna var överlägsna, främst beroende på att danskarna installerat motorer tidigt och att man hade längre erfarenhet i Danmark än i Sverige och Norge. Men när priskommittén sammanträdde efter avslutade prov så ansåg den att de svenska tvåtaktsmotorerna var överlägsna de danska fyrtaktsmotorerna.

Utställningens främsta utmärkelse, den



För att demonstrera motors förträfflighet byggdes sju motorpråmar i Ljusne som sedan såldes efterhand. Här syns *Avance XVI* Foto ur Sjöhistoriska museets arkiv,

nordiska motorvandringpokalen, som var donerad av en dansk, tillföll Ab J.V. Svensons Automobilfabrik i Stockholm.

Utmärkelsen gjorde att orderingen blev så stor att fabriken hade svårt att hinna med att leverera alla beställningar. År 1904 blev också Marstrands Mekaniska Verkstad generalagent för marknaden i Norden och tillverkningen sköt ytterligare fart. Och det var vid denna tid som Svenson lät bygga **Nya Avance** för att kunna transportera sina arbetare ut till Augustendal.

År 1908 förstod man att det inte skulle bli några bilar byggda vid fabriken och därför ändrades firmanamnet till det mer passande Ab JV Svensons Motorfabrik.

Jordbruk

År 1912 började företaget bygga motorplogar för jordbruket. Ryssland blev en jättemarknad och fabriken växte. År 1917 var J V Svensons Motorfabrik Stockholms största enskilde arbetsgivare med 523 anställda.

För att kunna demonstrera motorns förträfflighet lät J V Svenson vid Ljusne Mekaniska Verkstad bygga ett antal motorpråmar som fick namnet **Avance** plus

ett nummer (10-17). De användes i reklam-syfte och avyttrades efter hand.

Marknaden sviktade

Marknaden tvärstannade 1917. Den ryska revolutionen medförde att all försäljning till Ryssland upphörde. Samtidigt utfärdade Handelskommissionen exportförbud på motorer med krav om ansökan för varje enskilt fall. Som ytterligare lök på laxen bidrog den djupa depressionen efter första världskriget. Allt detta medförde att produktionen minskade drastiskt och 1921 var endast ett hundratal anställda vid fabriken. År 1922 övertogs bolaget av Handelsbanken och J.V. Svenson fick frånträda sin skapelse. Men han förlorade ändå inte modet. Han levde med mottot *Endast den är olycklig som ej kan bära olyckan*. Johan Victor Svenson avled 1938.

Vad hände då med motorfabriken? Efter diverse ombildningar och rekonstruktioner såldes rörelsen 1929 till Munktells Mekaniska Verkstad i Eskilstuna. Detta bolag förenade sig 1932 med Bolinders och döptes då om till Ab Bolinder-Munktell. Detta bolag köptes sedermera upp av Volvo och finns ännu kvar i Eskilstuna.

Nya Avance

Nybygget från Bergsund, **Nya Avance**, sattes alltså 1904 i trafik mellan Räntmästartrappan och Augustendal. Det var viktigt för fabriken att få en bra förbindelse med Stockholm för att kunna attrahera arbetare att arbeta vid företaget. Fartyget ägdes J.V. Svenson personligen men överfördes 1917 på Ab J V Svensons Motorfabrik.

År 1915 byttes motorn i **Nya Avance**. Samtidigt döptes fartyget om till **Avance II** eftersom **Avance I** hade levererats året innan. Båda fartygen sattes in på traden mellan Slussen och Nacka.

Den 1 januari 1919 övertogs driften av Augustendals Trafik Ab i Nacka. Styrelsen bestod av Johan Victor Svenson från motorfabriken, ingenjör Albert Hector från Finnboða Varv samt Carl August Engström från Qvarn Ab Tre Kronor. Det blev nu samtrafik mellan de stora industrierna i Nacka och **Avance II** såldes till Trafikaktiebolaget för 55 000 kronor. Fartyget fortsatte på sin trad ända fram till den 15 april 1936 då det lades upp vid Finnboða Varv. Stockholms Ångslups Ab tog därefter över all trafik på Augustendal och Trafikaktiebolaget trädde i likvidation. **Avance II** utbjöds till salu.

Spekulant

Som spekulant anmälde sig Marinförvaltningen och för att övertyga den presumtiva köparen författade företrädaren för Trafikaktiebolaget John Lodén den 16 augusti 1937 följande skrivelse till dem där man får reda på vad som hänt med fartyget under den tid som Trafikbolaget ägt fartyget. Visserligen skriver John Lodén, att fartyget byggdes 1905 och fick ny motor 1916, vilket skall vara 1904 resp 1915, men man får ändå en inblick i vad som hänt fartyget mellan 1919 och 1937. Brevet finns bevarat hos Krigsarkivet och återges i sin helhet:

”I anslutning till tidigare underhandskonferens med Chefen för Kungl. Marinförvaltningens Ingenjörsavdelning rörande vårt passagerarmotorfartyg **Avance II**, vilket på grund av rörelsens nedläggande är till salu, får vi härmed äran erbjuda ämbetsverket, att till ett pris av kronor Sjutusen (7000) övertaga sagda fartyg i befintligt skick jämte till detsamma hörande reglementerade inventarier.

Avance II är byggd år 1905 vid Bergsunds Mek. Verkstad, bordläggning 6–8 mm stål, längd över allt 19, 6 m, största bredd 4,9 m, djupgående 1,85 m, 70 eff hk 2-cyl avancemotor nyinsatt 1916, backslag (friktionslamell) nyinsatt år 1925, stålpropeller och d:o i reserv, fart 9 knop.

Fartyget är senast sjövärdighetsbesiktigat i maj 1935 och har legat upplagt vid Finnboda Varv sedan den 15 april 1936.

Sedan vi den 1 januari 1919 övertog fartyget för trafik på linjen Stockholm–Augustendal (incl. mellanliggande bryggor) hava följade nyordningar å detsamma vidtagits: tvärskeppsskott i salongsinredningen, 10 mm; dubbleringsplåtar med gardjärn i bogen närmast under relingslisten; backsdäcket omlagt; salongstaket belagt med galv. järnplåt; värmeledning (kokseldning); elektrisk belysning (Bosch-system); W.C. med spolning från motorns kylvattenledning; skansen inredd med trenne kojor; maskinskylight av ek; ny propelleraxel; hylsa av tackjärn samt stålpropellar och backslag m m. Under årens lopp äro så gott som samtliga bordläggningsplåtar under vattenlinjen nyinlagda.

Fartyget har visat sig vara en god isbrytare.

Fullständig ritning jämte fotografi å fartyget äro tidigare under hand överlämnade till ovan bemälda chef.

För att försätta fartyget i brukbart skick erfordras enligt vårt förmenande huvudsakligast maskineriets klargöring för gång (incl. ram- och vevlagrens översyn) samt fullständig målning ut- och invändigt.

Enär vi vore intresserade av att fartyget

komme till användning vid flottan, där det torde kunna fylla ett visst behov, och som anbud ingått från enskilt företag, emotse vi tacksamt Kungl. Marinförvaltningens utlåtande så snart som möjligt.

Stockholm den 16 augusti 1937.

Augustendals Trafikaktiebolag i likvidation

John Lodén”

Flottan tar över

Marinförvaltningen övertog nu fartyget för 7000 kronor enligt ett köpeavtal den 25 oktober 1937. I protokollet från Marinförvaltningen står antecknat att **Avance II** skulle vara synnerligen lämplig för transporter på Hårsfjärden men att en del bristfälligheter måste rättas till vilket beräknades uppgå till 4 000 kronor. Redan den 23 september 1937 avgick **Avance II** från Finnboda till Hårsfjärden och den 25 oktober beslutade förvaltningen att fartyget skulle heta **Märsgarn** och tillhöra Stockholms Örlogsvarv.

Marinen köpte under denna tid in flera gamla slupar. År 1940 inköptes från Karlskrona Ångslups Ab dess **Trossö** som fick behålla sitt namn och två år senare **Ingarö Strand I** från grosshandlare James Funch. Detta fartyg skulle användas för transport av passagerare till Fjäderholmarna och fick



En vinterkulan bild från 1930-talet visande **Avance II**. Foto från Arne Sundström.

därför namnet **Fjärderholmen**.

Fjärderholmarna hade tagits över av Marinen 1918 och man byggde här en anläggning för slutmontering och förvaring av ammunition. Man sprängde också ut ett antal bergrum. Det rådde landstigningsförbud på ögruppen ända fram till 1976 då marinen lämnade öarna.

Efter ett tag bytte **Märsgarn** och **Fjärderholmen** trad och **Märsgarn** fick sedan sköta marinens transporter till Fjärderholmarna.

Enligt en förteckning över flottans fartyg byggdes **Märsgarn** om 1958.

Marinen bytte 1966 maskin i **Märsgarn** och satte in en Scania-Vabis DSI 11 R82 på 205 hk, en motor som fortfarande sitter i fartyget.

Efter Örlogsbasens utflyttning till Muskö och Fjärderholmarnas minskade beman-



Märsgarn anländer till Slussen i februari 1960. Foto Arne Sundström.



Fartyget gjorde även civila turer. Enligt denna handskrivna skylt gick hon till Vaxholm var tredje timma. Foto Arne Sundström omkring 1970.

ning tjänstgjorde **Märsgarn** i Hårsfjärdenområdet under hela 1970-talet.

Åter civil

Den 18 augusti 1980 anmälde Ostkustens Örlogsbas försäljning av **Märsgarn**. Man antecknade att fartyget var i mindre gott skick men hade uppfyllt Sjöfartsverkets krav för passagerarfartygscertifikat till och med den 30 juni 1980. Örlogsbasen uppdrog åt FFV Allmateriel att sälja fartyget och den 13 november 1980 såldes det för 48 889 kronor till Ann-Margret Reh binder i Stockholm och fartyget övertogs av sin nye ägare den 13 december samma år. Äganderätten överfördes direkt på det nybildade Restaurang Ab Pannkaks- huset där friherre Stig-Folke Reh binder var verkställande direktör. Det var inte första gången som Stig-Folke Reh binder köpte ett fartyg av Marinen. Redan 1967

inköptes från Karlskrona **Bore** som han byggde om i Värtahamnen med namnet **Aurora Borealis**. Tre år senare sålde han detta fartyg som numera har sin hemvist i Karlsborg med namnet **Sandön**.

Tanken var att **Märsgarn** skulle användas till lunchkryssningar men även som nattbåt mellan Stockholm och Åkersberga med avgång kl 0300. Hon fick sin tilläggsplats utanför Strand Hotel i Nybroviken. Senare flyttades tilläggsplatsen till Slussen.

Nu inleddes en successiv påbyggnad av fartygets tak. Under 1982 fick fartyget staket på översta däck vilket året därpå försågs med tak. Där sattes en lös skorstensattrapp på vilket gav fartyget ett något underligt utseende. År 1986 var överbyggnaden fullbordad med salong på övre däck.

I en skrivelse av den 12 maj 1987 anhöll



Påbyggnaden av övre däck har börjat. Observera attrappen till skorsten. Foto Örjan Kronvall den 16 juni 1984.

rederiet om att få döpa om fartyget till **Sigtuna Express**, men det blev aldrig genomfört hos Sjöfartsregistret. Fartyget fick nu sin bas i Sigtuna och Uppsala men återkom 1991 till Stockholm och tjänstgjorde som cafébåt vid Gröna Lund. Den 10 juni 1992 omändrades arten från passagerar- till fritidsfartyg och samtidigt fick fartyget ett nytt namn, **L'Avance**. Den 5 oktober 1992 omregistrerades hon åter som passagerarfartyg. Man får tro att fartyget genomgått ombyggnad för att få nytt passagerarcertifikat.

Nya ägare

Restaurang Ab Pannkakshuset sålde den 19 augusti 1993 fartyget till skeppare Björn Östlund i Stockholm för 180 000 kronor. Fartyget låg då vid Björkö Varv på Väddö. Hon fick tillbaka namnet **Avance II** och byggdes sedan om vid Pampas Marina i Solna där bland annat övre våningen togs bort. Björn hade varit skeppare på bland annat **Drottningholm** i trafiken mellan Stadshuset och slottet.

Björn Östlund planerade att sätta in sitt fartyg i trafik på Lidingö, men kommunen visade ingen förståelse för att lämna bidrag till verksamheten. I väntan på att allt skulle lösa sig lade han upp nyförvärvet på land vid Beckholmen men fartyget kom aldrig igång. När Björn Östlund sedan blev sjuk fann han för gott att sälja sitt fartyg.

Den 5 september 2000 såldes hon därför till Rederi Ab Dala Husby i just Dala Husby i Dalarna för 200 000 kronor. Hon byggdes sedan om vid Oxelösunds Båtvarv där stora delar av skrovet byttes ut. När det var gjort fortsatte ombyggnaden vid Bergshamra Varv i Roslagen där bland annat ny inredning installerades. Efter att allt var klart tog man båten till Gävle där den i maj 2002 transporterades med lastbil till Dala Husby. Båten fick hos de



*Det var ganska många som följde med **Märs-garn** på sightseeing i Stockholm. Foto Örjan Kronvall den 16 juni 1984.*



*Under en period seglade fartyget med namnet **Sigtuna Express**. Här ligger hon i Sigtuna den 26 augusti 1989 fotograferad av Olle Renck.*



Efter år av sysslolöshet kom fartyget till Oxelösund för renovering. Många plåtar fick bytas i skrovet. Foto hösten 2000 av Gunnar Nielsen.

nya ägarna namnet **Dala Husby**. Ägarna, paret Lena och Pelle Høbinger, drev också hotell i Dala Husby och båten blev en bra synergieffekt för rörelsen. Fartyget sattes i trafik på Dalälven mellan Dala Husby, Hedemora och Avesta. Det användes till lunchkryssningar, julbord och charter och var ett mycket populärt inslag i turistnäringen i regionen.

Det fanns tidigare, vid 1900-talets början, trafik på älven med en ångslup som ägdes av Husby-Skedvi Ångbåts Ab. Ägaren av detta bolag bodde i samma hus som paret Høbinger senare flyttade in i, vilket naturligtvis inspirerade dem till att åter starta båttrafik på Dalälven.

Mot västkusten

Paret Høbinger närmade sig pensionsåldern och man önskade trappa ner verksamheten. Därför utbjöds **Dala Husby** till



Dala Husby vid sin hemmabrygga i Dala Husby under sin sista säsong på Dalälven. Foto den 18 augusti 2006 av Krister Bång.

salu och den 9 juli 2007 var försäljningen fullbordad. Köpare var Claes Claesson på Smögen som registrerade fartyget på Rederi Ab Clave. Det sattes åter på en lastbil som fraktade det ner till Vänerån där det sjösattes för sin vidare färd till den nya hemmahamnen. I samband med försälj-

ningen döptes fartyget åter om, nu till **Svea af Smögen**. Hon anpassades till sina nya uppgifter vid Smögens Slip. Fartyget sattes in i turistfart runt Smögen och tog även emot busslaster för trafik genom den berömda Sotekanalen.

Redan den 22 maj 2009 såldes **Svea** för

900 000 kronor till Fredrik Åberg på Smögen och Brännö Buss i Sverige Ab, Brännö men fortsatte att gå i samma trafik.

Kulturbåtarna tar över

Efter en säsong övertogs fartyget den 15 oktober 2009 av dess nuvarande ägare, Göteborg & Bohusläns Rederi Ab i Göteborg. Detta företag profilerade sig under namnet Kulturbåtarna.

Fartyget sattes in i trafik med flerdagarskryssningar på Bohuslän. Eftersom det inte fanns några hytter ombord anlätade man hotell i land. Lunch och middag serverades på välkända krogar längs kusten. På så vis kunde man attrahera en köpstark kundkrets.

En viktig del av försäsongstrafiken utgjordes av pensionärsföreningar som skulle göra en endagsutflykt. Man hade olika resmål, som till exempel Brännö brygga och annat i göteborgstrakten. Dessa utflykter blev mycket uppskattade och många ville göra en sådan utflykt varje år, men då inte till samma destination. Det inspirerade rederiet att ständigt förnya sitt utbud och för 2014 har man därför lagt till utflykter i Ekens skärgård med Läckö Slott som utgångspunkt.



Ett klassiskt foto av Svea af Smögen som användes i marknadsföringen under den första tiden på Smögen. Fartyget är på ingång till Kungshamn med norska turister efter en färd till Sotekanalen. Foto Krister Bång den 24 juli 2008.

Ombyggd igen

Under vintern 2010/11 byggdes fartyget om igen. Förutom en uppfräschning av inredningen förstärktes taket till salongen med stålbalkar vilket medförde att man kunde använda takets utomhusyta till passagerarnas trevnad. Samtidigt förlängdes skorstenen och installerades en bogpropeller. Fartyget är nu mycket trivsamt och kan ta 54 passagerare, precis lagom för en busslast.

Tror på framtiden

Rederiets talesman, Dick Andréasson (tidigare verksam inom Brännö Buss) är full av kreativitet och ser oanade möjligheter inför framtiden. Det gäller att marknadsföra Bohuslän som ett resmål. Inför 2014 års säsong har företaget slutit avtal med resebyråer i Tyskland och Schweiz och bolaget har tagit fram ett program med det bästa av vad Bohuslän har att erbjuda i form av natur, kulturupplevelser, underhållning, skaldjur och annan mat. Och responsen har varit så stor att man nu sonderar möjligheten att utöka sin fartygsflotta. 🌀



Svea af Smögen vid bryggan i Fisketången. De första åren använde rederiet hotellet i Fisketången som övernattningsplats för sina gäster. Numera bor de på Smögens Havsbud. Foto den 12 juli 2010 av Krister Bång.



Salongen på Svea af Bohuslän. Den rymmer 54 personer och med dragspel och tilltugg är det ingen som tänker på om vädret utanför är dåligt. Foto Krister Bång den 22 oktober 2013.