

# Brf Stapelbädden 7



[AKTUELLT](#) [STYRELSE/STADGAR](#) [VÅR FÖRENING](#) [VÅRT OMRÅDE](#) [KONTAKTER](#) [ANSLAGSTAVLAN](#)



I Varvsekens samlingslokal på Gröndalsvägen 190 finns ett praktfullt konstverk. Verket är gjort av Kenneth Derlow, född 1944. Det är gjort i trä och föreställer gamla fartyg och skepp som på ett eller annat sätt har koppling till anrika Ekensbergs varv.

Här presenterar vi historierna bakom några av dessa havens farkoster. Presentationen kommer successivt att fyllas på. Konstverket med fartygsmodellerna pryder i dag en av väggarna i Varvsekens lokaler. Det är daterat 1985. Ursprungligen var båtarna placerat i Dagcentrets lokaler på Gröndalsvägen 206 - 212 men flyttades till Varvseken när dagcentret byggdes om till lägenheter år 2014.

Konstnären Kenneth Derlow, bosatt i Enskede, har bland annat en bakgrund på Konstfack och han specialiserade sig på 1980-talet i muralmålari. Hans verk finns i en mängd offentliga miljöer. Ungefär samtidigt som Kenneth Derlow arbetade

med konstverket i Varvseken ställde han ut teckningar på Stockholms Stadsmuseum under rubriken ”Staden vid vattnet”.



## NÄR DÖDEN KLEV OMBORD PÅ PRINS CARL



*”Så stänger och regler han till alla låsen  
Smygande sikte han får på kapten sen  
Rusar så fram och sänker sin knif  
I ryggen två gånger och tager hans lif”*

Ekensbergs varv har sin historia i fartygen som byggdes här. En av många bilder på Sjöhistoriska museet föreställer ångfartyget Prins Carl i stapelbädden där vi nu har vår strandpromenad. Det är också en av de båtar som avbildas i konstverket på långväggen i Varvsekens samlingslokal.

År 1900 kom Prins Carl att bli riksbekant, och besjungen i skillingtryck, för ett av de värsta missdåden i svensk kriminalhistoria. Fartyget gick i linjetrafik på Mälaren mellan Arboga och Stockholm när John Filip Nordlund klev ombord i hänsynslös jakt på rikedom.

Nordlunds plan var att mörda och råna samtliga passagerare.

Natten den 17 maj år 1900 jagade han medpassagerare och besättning med skjutvapen och kniv. Han dödade fem, skadade åtta och kom över ungefär 800 kr. Den förste att falla offer för Nordlund var fartygets kapten Olof Rönngren, därpå passagerare från Arboga, Kungsör m fl orter vid Mälaren. Hans tanke var att sätta eld på Prins Carl, men han avbröts av ångfartyget ”Köping” som närmade sig och Nordlund flydde i en livbåt efter att ha försökt skrämja bort ”Köping” med upprepad beskjutning.

Bara någon dag efter ”Massmordet på Prins Carl” greps Nordlund. Han dömdes till döden i Västerås och avrättades tidigt på morgonen den 10 december på fängelsegården i Västerås.

Skarprättare var Anders Gustaf Dahlman som denna gång utförde sin sista halshuggning med yxa.

När Dahlman avrättade Alfred Ander tio år senare på Långholmen användes giljotin.

Den siste att bli dödsdömd i Sverige var ”Amaltheamannen” Anton Nilsson som var en av männen bakom bombattentatet mot Amalthea 1908, ett fartyg med strejkbrytare i Malmö hamn. Anton Nilsson benådades, blev stridsflygare i Röda armén, räddade familjen Nobel undan Sovjetkommunisterna, blev aktiv socialdemokrat och slutade sitt synnerligen äventyrliga liv 101 år gammal, i en lägenhet på Söder 1988. ”Stalin var en skitstövel, jag blev socialdemokrat”, sa Anton Nilsson i slutet av sin levnad. Men det är en annan historia...

---

## ”VÄGEN TILL CURACAO” MED BANANBÅTEN M/S SAN BLAS



En av Povel Ramels mest populära sånger ”Måste vägen till Curcau gunga så” har sitt ursprung här på Varvet. Povel skrev sången ombord på m/s San Blas som byggdes här 1955 och var det dittills största fartyg som byggts på ett varv i Stockholm.

Bananer hade blivit eftertraktade i början av förra seklet men leveranserna till Sverige avbröts under krigsåren 1939-45. När så leveranserna återupptogs efter kriget exploderade efterfrågan, alla vill njuta lyxen av en banan.

Med denna lysande marknad som grund byggdes m/s San Blas, ett för den tiden modernt kylfartyg med kapacitet att

något stilla efterfrågan. San Blas var hela 132 meter långt och på 5625 dödviktston när det var färdigbyggt och levererades till beställaren Rederi AB Jamaica. Småningom såldes San Blas av Salénrederierna till Sovjet och fartyget skrotades 1977.

San Blas, med texten ”FYFFES BANANER ÅTER HÄR 1/1 1956” utmed sidan, hittar du på konstverket med alla båtar i Varvsekens samlingsal.

Bara några år efter bygget av m/s San Blas slog Ekensbergs varv rekord igen. 1959 byggdes m/s Vimeira (senare m/s Star Altair) på 12 860 ton dödvikt. Men det är en annan historia...

---

## M/S CARLSHAMN FRÅN EKENSBERG

### EXPORTERADES TILL BRASILIEN



m/s Carlshamn på Vavsekens skulpturala konstverk var ett fartyg på 95 meter som byggdes här på varvet och var klart för sjösättning den 7 maj 1951. Det levererades till Rederi AB Strim i Stockholm men såldes och tuffade iväg med 15 knops fart till Porto Alegre i Brasilien 1953. Fartyget döptes om till ”Charrua” och återvände till Stockholm och Köpenhamn 1962 för diverse reparationer. Därefter seglade fartyget ytterligare nästan 30 år på världshaven innan det skrotades 1991.

---

## WAXHOLM II BLEV FRIGGA III OCH KÄNDIS PÅ FILMDUKEN





Det fartyg på Varvsekens skulpturala konstverk som kom att beskådas av folk i hela landet var Waxholm II. Fartyget byggdes på Bergsunds strand vid Hornstull och sjösattes 1899. Hon var 36 meter, försedd med en ångmaskin på 460 hk gjorde 13 knop.

Waxholm II trafikerade till att börja med sträckan Stockholm-Vaxholm och senare en rad skärgårdslinjer. Hon byggdes om och renoverades 1934 på Ekensbergs varv och väckte uppseende när hon gick på grund vid Granholmen den 1 sept 1945, dock inte värre än att hon kunde fortsätta trafiken i skärgården ytterligare ett tiotal år.

År 1958 blev Waxholm II bekant för biopubliken i filmen "Musik ombord" under namnet "Frigga III". Filmen handlade om Friggas sista färd och hur den gamla båten räddades av ett gäng ungdomar som gjorde henne till ungdomsgård med kabaré och för den tiden populär musik. I rollerna fanns hela den svenska skådiseliten som Alice Babs, Sven Lindberg, Douglas Håge, Siv Erichs, Göte Grefbo, Lena Granhagen, Lena Nyman och Svend Asmussen.

Efter kändisskapet föll dock den gamla damen i glömska. Waxholm II låg vid kaj ett par åt innan den skrotades på Hammarbyverken 1960. Den som är intresserad av ett liknande fartyg från den tiden får söka sig till "Norrtälje" som numera tjänar som restaurang i Norrtälje. Systerfartyget Waxholm I skrotades i Tyskland 1958.

---

LILLA POLLUX ETT AV DE FÖRSTA  
BYGGENA PÅ EKENSBERGS VARV



Lilla bogseraren Pollux som är en av båtarna på väggen i Varvseken var en av de första båtarna i Ekensbergs

varvshistoria. År 1867 bildades Transport- och Bogseringsaktiebolaget som byggde upp en stor flotta av bogserbåtar och pråmar som användes i Stockholms hamnar. Vid Slussen låg hela svärmar av bogserbåtar förtöjda vid den tiden så det var en lukrativ marknad.

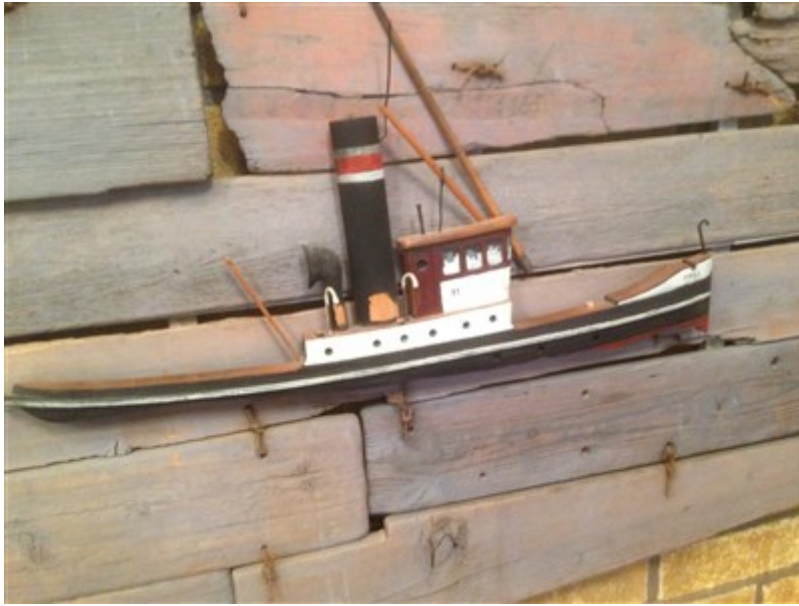
Till en början köpte företaget in bogserbåtar från olika varv - Ekensbergs varv som startades 1873 fungerade vid den tiden bara som ett varv för underhåll och reparationer. Men i mitten av 1880-talet föddes idén om egen produktion och åren 1884-1886 tillverkades Pollux tillsammans med ett antal andra bogserbåtar med namn som Agne, Castor och Flink. Under hundra år tillverkades här cirka 95 bogserbåtar.

Småningom utvecklades Ekensbergs varv med nybyggen av större fartyg. Härifrån exporterades båtar till bl a Brasilien, Colombia, Frankrike och Sovjetunionen. För den tiden var dessa fartyg jättestora och stiliga. Men lilla oansenliga Pollux var en av de första som byggdes och är nog därmed den viktigaste båten på väggen i Varvseken.

---

**FREJ BRAKADE GENOM ISEN**

**MED MOTOR PÅ 717 HÄSTKRAFTER**



1918 och var ett betydligt mäktigare fartyg än Pollux. En stålbat på 33 meter som bröt is för bl a Mälartrafiken hela vägen från Stockholm till Köping. År 1959 såldes Frej för 200 000 kr till dåvarande Forss AB i Köpmanholmen, Hon gick i trafik vid Norrlandskusten fram till 1979 och skrotades i Helsingfors 1982.

En annan av de ursprungliga bogserbåtarna som tillverkades på Ekensbergs varv - och som finns på väggen i Varvseken - var s/s Frej. Hon ansågs tydligen så märkvärdig att hon t o m hamnade på vykort. Frej byggdes

---

ALMAGRUNDET TILLBAKA I GÄVLE



Ett i sammanhanget lite udda fartyg som är avbildat i Varvseken är fryskeppet Almagrundet. Det byggdes hos Brodins i Gävle 1895-96 och har sannolikt en plats bland de andra båtarna pga att det någon gång har modifierats och underhållits här på Ekensbergs varv.

Almagrundet som från början tjänstgjorde med 8 mans besättning vid just Almagrundet sydost Sandhamn i Stockholms skärgård elektrifierades först 1952. Hon togs ur bruk 1969, lämnades tidvis i förfall och var museum tills några eldsjälvar samlade pengar till upprustning och hemfärd till Gävle. Hon togs emot i Gävle under pompa och ståt i nov 2015.

---

MARINHISTORISK MINSVEPARE





En av båtarna på väggen i Varvseken har bara beteckningen "M6". Det var en båt som byggdes för minsvepning under andra världskriget. Det visade sig att gamla sortens minsvepare fungerade illa så åren 1939-40 byggdes 12 st minsvepare i Hondurasmahogny på stålspant. Konstruktör var Jac Versen.

Den första serien följdes av ytterligare en serie minsvepare med beteckning M15-M26.

Det speciella med dessa "nummerbåtar" var - förutom byggda i trä av säkerhetsskäl - att dom var väldigt lättmanövrerade med vridbara propellrar och ett djupgående på bara 1,8 meter.

Numera finns bara ett par av dessa båtar bevarade i ursprungligt skick.

---

## EKENBERGS VARV I FORNSTORA DAR!





I Varvsekens entréhall, mitt emot baren, hänger denna målning signerad T Löwgren. Den föreställer Ekensbergs varv som det såg ut 1939. Torsten Löwgren levde 1903-1991, utbildad vid Konstakademien och ägnade sig gärna åt att måla Stockholmsbilder med gatumiljöer.

©2007 Brf Stapelbädden 7 (E-post: [webmaster@brfstapelbädden7.se](mailto:webmaster@brfstapelbädden7.se))

[Din Studio hemsida](#)