

## Bakgrund

Föreningen Forsviks Varv ideell förening grundades 1995 i syfte att bygga Hjulångaren Eric Nordevall II. Hjulångaren är en replik av Eric Nordevall, som byggdes 1836 och sedan havererade och sjönk i sjön Vättern 20 år senare 1856. Nu står hon lugnt och stilla på ett djup av 45 meter och är fortfarande väl bevarad.

Eric Nordevall var ett av fem fartyg och byggdes speciellt för att trafikera Göta kanal. På grund av slussarnas bredd var Eric Nordevall byggd i form av en så kallad *fiolbåt* med indragna fartygsskrovsidor och skovelhjul.

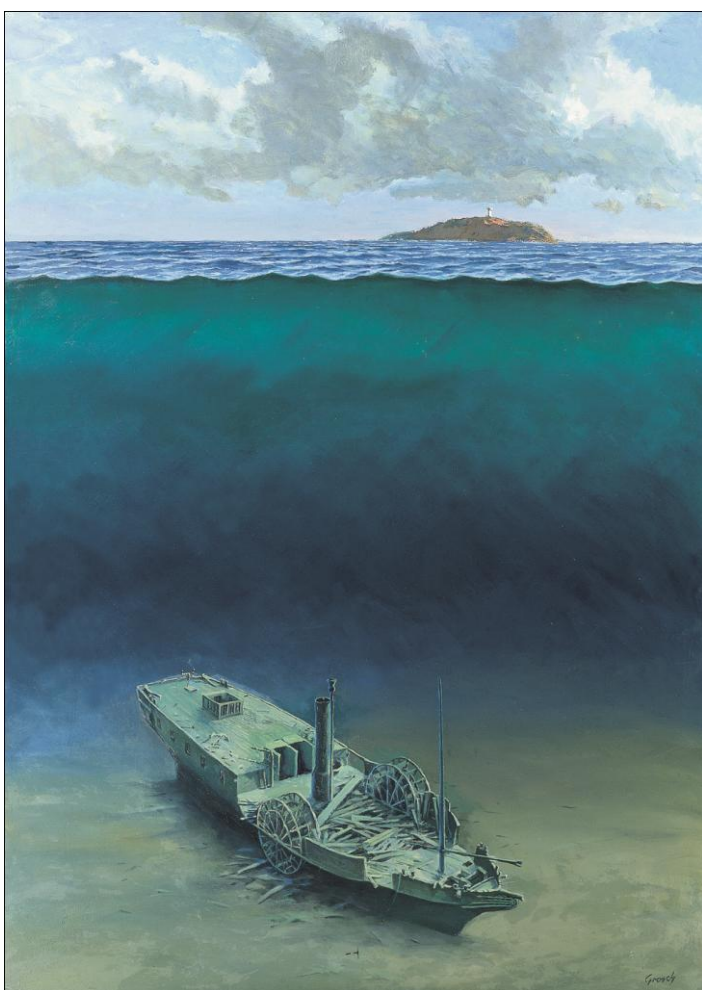


Tillsammans med sina systerfartyg revolutionerade Eric Nordevall svenska transporter och gav möjlighet att för första gången resa mellan Göteborg och Stockholm efter en fastställd tidtabell.

Hjulångaren Eric Nordevall II representerar övergången från traditionellt resande med häst och vagn till de nya maskindrivna transportmedlen och visar samtidigt utvecklingen av svensk industri och gjuteriteknik.

Eric Nordevall II byggs så nära som möjligt originalet Eric Nordevall, som var byggd enligt koncept från England och Skottland. Vissa ändringar har gjorts för att uppfylla nutida krav från Sjöfartsverket och Ångpanneföreningen på exempelvis säkerhetsutrustning.

Vi bygger nu Hjulångaren Eric Nordevall II för att återuppta den maritima hantverkskonsten och ge möjlighet till hjulångarkommunikation på Göta kanal. En anledning till att bygga kanalen var just att kunna ha passagerartrafik och att trafikeras av bland annat hjulångare.



Haveriplatsen för Hjulångaren Eric Nordevall hittades 1980 och sedan dess pågår utredning samt undersökning hur fartyget eventuellt ska kunna bärgas och bevaras.

Hjulångaren Eric Nordevall står lugnt, fint samt väl bevarad på Vätterns botten utanför Vadstena norr om ön Jungfrun.

Hjulångaren byggdes på Hammarstens Varv i Norrköping 1836-1837. Hon byggdes för att trafikera Göta kanal mellan Göteborg och Stockholm. Kanalen hade öppnats i sin fulla längd bara fem år tidigare.

Hjulångaren Eric Nordevall utvecklades som en av de första ångbåtarna i Sverige för allmänt bruk. Denna fartygstyp utvecklades ursprungligen i Skottland för att trafikera floder och flodmynningar från 1820. Daniel Frazer, en skotsk ingenjör, som var tekniska ledare av Motala Verkstad på den tiden, ritade de två parallellkopplade encylindriga balansångmaskinerna av lågtryckstyp kallade kondenseringsångmaskiner. Motala Verkstad var en av de första mekaniska verkstäderna i Sverige och hade en framträdande betydelse för utvecklingen av

marina ångmaskiner för fartygsdrift under 1800-talet. Ångpannan ritades och tillverkades också av Motala Verkstad.

Eric Nordevall ritades av en av de mest välkända fartygsbyggarna i Sverige på den tiden, sjöofficeren inom svenska marinen Johan Gustaf von Sydow. Eric Nordevall beställdes av ett 1833 bildat svenskt rederi **Ångfraktsbolaget Stockholm--Göteborg**, som efter att Eric Nordevall en kort tid gått som postångare mellan Ystad och Stralsund satte fartyget i reguljär trafik på Göta kanal.

Fartyget fick namn efter ingenjören Erik Nordvall (1753-1835). Han var en av de framstående teknikerna i kanal- och slussbyggande i Sverige under 1700- och 1800-talet.



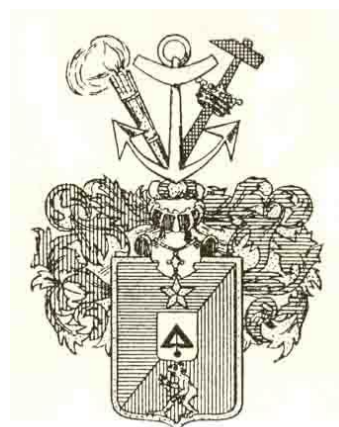
## Vem var *Eric Nordevall*?

**Erik Nordvall**, som han ursprungligen hette föddes 1753 i Överkalix socken i Norrbotten. Fadern **Jonas Nordvall** var kyrkoherde.

**Erik Nordevall** dog i Stockholm 1835.

**Erik Nordvall** studerade i Uppsala från 1770 och utbildade sig till bergs- och vattenbyggnadsingenjör. Åren 1774 -1784 var han först byggmästare för Hjälmare kanal slussar och sedan för Strömsholms kanal.

Han var först anställd vid Eskilstuna Fristad och blev utnämnd direktör där 1779.



**Erik Nordvall** gifte sig 1785 med **Fredrika Branting** (vars sentida släkting hette Hjalmar och var statsminister i Sverige).

**Erik Nordvall** planlade och startade 1788 porfyerverket i Älvdalen.

Han omarbetade också ritningarna till Bergskanalen i Trollhättan och vid invigningen den 19 augusti 1790 fick en av slussarna hans namn.

**Erik Nordvall** ledde i februari 1796 arbetet med att rädda Dannemora gruva från en hotande översvämning. Han planlade 1798 - 99 arbetet med att förstärka Norrbrons fundament i Stockholm. Bron hade rasat 1780.

**Erik Nordvall** blev 1801 Major Mekanikus vid flottans mekaniska corps och 1802 köpte han Nyby gård och byggde om den enligt egna ritningar.

**Erik Nordvall** ledde under åren 1806—1809 arbetet med ombyggnad av Södertälje kanal, som fick en sluss och blev farbar hela vägen från Mälaren till Östersjön.

**Erik Nordvall** adlades 1816 och blev som adelsman **Eric Nordevall**. Han utnämndes 1819 till Överstelöjtnant Mekanikus inom svenska marinen.

**Erik Nordevall** var också medlem i vetenskapsakademien, lantbruksakademien och konstakademien.

**Erik Nordevall** medverkade vid byggandet av Göta Kanal. Detta blev också skälet till att ett av de allra första maskindrivna ångfartyget, som byggdes för trafik på kanalen, döptes till **Eric Nordevall** ett år efter hans död 1835.

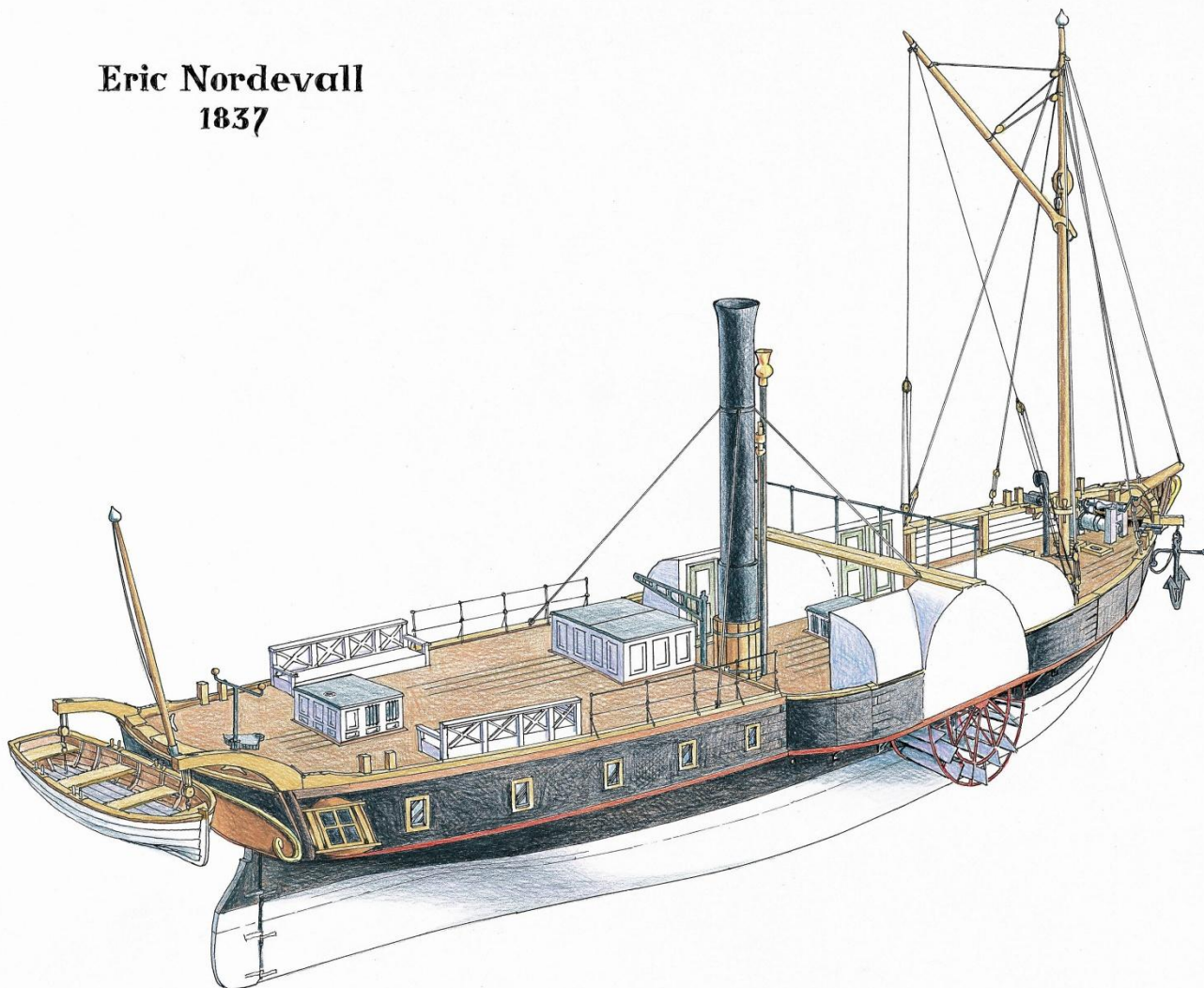
Anmärkning;

Någon entydig stavning på fartygsnamn tillämpades uppenbarligen inte under 1800-talet. Fartygets namn har nämligen stavats på flera olika sätt i Svensk Skeppslista:

**Nordwall** 1837, **Eric Nordewall** 1839, **Erik Nordvall** 1846, **Erik Nordvall** 1854.

På den bärgade skeppsklockan står namnet **Erick Nordwall** och på fartygets namnbräda står det **E. Nordevall**.

**John Ericsson**, en annan berömd svensk uppfinnare och ingenjör levde 1803—1889.

**Eric Nordevall**  
1837

Hjulångaren Eric Nordevall var och är fortfarande unikt väl bevarad där hon står på botten av Vättern. När fartyget lokaliserades kunde man konstatera att fartygets yttre var i stort sett intakt, som när fartyget sjönk för 150 år sedan på grund av miljön av friskt syrefattigt omgivande sjövattnet.

Under 1980 gjordes omfattande undersökning och kartläggning av vraket Eric Nordevall. Sjöfartsmuseet lät senare också utföra omfattande filmning och fotografering på platsen och vraket under åren 1985—1989. Detta gjordes i samverkan med flera andra som till exempel Göta Kanal Bolaget och Chalmers Tekniska Högskola dykeriteknikenheten i Göteborg och Länsstyrelsen i Östergötland.

Länsstyrelsen i Östergötland skyddar nu vraket och haveriplatsen genom dykförbud, eftersom Hjulångaren Eric Nordevall havererade för mer än 100 år sedan och är av nationellt samt internationellt intresse. Föreningen Hjulångaren Eric Nordevalls Bärgning bildades i maj år 2000 och är en fristående gren till Motala Musei- och Hembygdsförenings industrihistoriska avdelning. Föreningens uppgift är att verka för bärgning och konservering av hjulångaren Eric Nordevall och att fartyget installeras i ett industrihistoriskt museum i Motala, förslagsvis i Motala Verkstads gamla lokaler. Projektplanen har redovisats för berörda myndigheter med flera intressenter vilka har ställt sig positiva till en bärgning, men kräver full finansiering av hela projektet innan bärgningen kan påbörjas.

**Fakta om Eric Nordevall II**

Typ: Hjulångarfartyg (fioltyp, indragna skovelhjul)

Antal spant: 58 spant av ek

Längd: 28,6 meter

Deplacement: 150 ton

Största bredd: 6,95 meter

Bordläggningsbredd vid hjul: 4,3 meter

Djupgående: 1,9 meter

Maskin: Två balansångmaskiner om vardera 17 hk

Marschfart: ca 7 knop

Passagerare: ca 80 st

Klassning: Enligt Sjöfartverkets regler för kustfart

Bordläggning: Ek på ek.



## Passagerarfartyget Eric Nordevall II

Precis som sin föregångare från 1836 kommer Hjulångaren Eric Nordevall II att trafikera Göta Kanal mellan Göteborg och Stockholm. Med start 2011 kommer det att finnas möjlighet att chartra Eric Nordevall II samt att åka med på reguljära turer. Tidtabell och prislista fastställs vid senare datum.

En resa med Eric Nordevall II blir mycket mer än en tur på Göta Kanal. Det blir en autentisk upplevelse utöver det vanliga om hur man färdades i början på 1800-talet. Fartygets två maskiner om 17 hk kommer att driva de 12 fot (3,6 m) stora skovelhjulen med 28 varv per minut för att få fartygets marschfart på 7 knop. Besättningen kommer att ha tidstypiska kläder, mat lagas på vedspisen i kabyssen, ångpannan eldas med ved som hämtas från vedupplag utmed Göta Kanal. Möjlighet kommer att finnas att etappvis köpa sig en roll, exempelvis som eldare eller besättningskarl.

Med sin autentiska karaktär kommer Hjulångaren Eric Nordevall II att behöva dras igenom vissa svåra passager utmed Göta Kanal till exempel slussar och skarpa krökar.



## Hur drivs projektet?

1995 startades projektet med att bygga Hjulångaren Eric Nordevall II och till dags dato har ca 200 personer arbetat på fartyget. Utbildning i maritimt hantverk har bland annat bedrivits tillsammans med Trätekniskt Centrum i Tibro, Hantverkscentrum samt Arbetsförmedlingen.

Finansieringen har skett med hjälp av huvudsponsorer, sponsorer, bidragsgivare och medlemmar. Hittills har projektet kostat och blivit finansierat till 73 miljoner kronor. Totalt kommer kostnaden att uppgå till 75 miljoner kronor.

Fartyget byggs i varvshallen och vid bryggan inom Forsviks Bruks område. Ångpannan har tillverkats i Karlskrona på Kockums Varv och ångmaskinerna har färdigställts och monterats på Motala Verkstad.

Alla intresserade erbjuds möjligheten att medverka i detta unika projekt genom möjlighet att bekosta delar av fartyget eller köpa andelar.

## Bli delägare i Eric Nordevall II !

Genom att köpa andelar i Hjulångaren Eric Nordevall II stöder du färdigställandet av fartyget, erhåller ett vackert delägarbevis och kan glädjas åt att vara delägare i en svensk hjulångare.

Andelarna kostar 500 kr/styck. Maximalt antal per person är 20 st.

För er medverkan: Kontakta Forsviks Varv Telefon: 0505-41250, E-post [varvet@nordevall.com](mailto:varvet@nordevall.com)



## Sjösättning, drivlina och dopresa

På nationaldagen den 6 juni 2009 sjösattes Hjulångaren Eric Nordevall II och förtöjdes vid sin brygga för utrustning och färdigställande på Forsviks Varv. Dagen var fylld av många aktiviteter på Forsviks Bruk, redan var fylld av historiska båtar och uppvisningar gavs av Sjöredningen. Mer än 10000 besökare njöt av den stora dagen.

Den 14 juni 2009 drogs Hjulångaren Eric Nordevall II till Karlsborg och den 16 juni bogserades hon över Vättern till Motala och gamla Motala Verkstad. Precis som originalet Eric Nordevall har efterföljaren vigts samman med ångpanna och maskineri av 1836 års modell. En historisk händelse eftersom Motala Verkstad konstruerade, tillverkade och installerade ångpannan och ångmaskinerna till originalet för 170 års sedan. Ångpannan till Hjulångaren Eric Nordevall II har tillverkats på Kockums Varv i Karlskrona.

Hjulångaren Eric Nordevall II återkom den 28 juni 2009 hit till hemmahamnen i Forsvik. Här kommer hjulångaren att färdigställas och inredas under 2010 och början av 2011. I juni 2011 kommer Hjulångaren Eric Nordevall II att göra sin dopresa på Göta Kanal från Forsvik till Riddarfjärden i Stockholm, där hon döpas och anträda sin officiella jungfrufärd, precis så som föregångaren en gång gjorde år 1837.



Illustrationer: Reinhardt Grosch  
Text och bild: Forsviks Varv

**Forsviks Varv**  
Bruksvägen 2  
546 73 FORSVIK

Telefon: 0505-41250  
E-post: [varvet@nordevall.com](mailto:varvet@nordevall.com)  
Hemsida: [www.nordevall.com](http://www.nordevall.com)