

N & C. Sundins Båtbyggeri

DOCKSTA (Angermanland)

— Anlagt 1905 —

100 år

1905-2005



 DOCKSTA
VARVET

Kassa

1905

Ok	26	An	Behållnin af samma m.	Kontant H. 4.5 kr. 1888 " C.S. - 1888	2.000 -
Nov	22	"	Upptaget ett ammo- töringslån af Kunglig Hushållningssällskapet	1200 -	12 00 -



Nils Sundin

En av grundarna till
N & C Sundins Båtbyggeri
Kassaboken visar startkapitalet.

Omslaget visar tre generationer av Dockstabåtar.

Övre bilden: "HÅNGO", byggd 1937.

Mellersta bilden: "GÅSÖREN", byggd 1957.

Nedre bilden: (T.v.) "Stridsbåt 909" samt
(t.h.) IC 16 M för Mexican Navy,
levererad 2005



När Nils Sundin, tillsammans med kusinen Carl, startade båtbyggeri i Docksta år 1905, hade han redan omfattande yrkeserfarenhet. Dels från hemstället på Näset, där fadern Olof Sundin, torpare och fiskare, byggde båtar på logen om vintrarna, dels från två års anställning hos August Plym på Neglingevarvet i Saltsjöbaden, legendarisk nyskapare av träbåtsbyggerimetoder i Sverige.

Kusinerna satsade 1000:- var och lånade dessutom 1200:- från Hushållningssällskapet i Härnösand. Tomt uppläts på Prästbordet och för startkapitalet uppfördes en verkstad, som utbyggd och förbättrad kom att stå kvar ända till 1960, samt anskaffades ett varulager. Den första beställningen gällde en skötbåt med inombordsmotor till E.J. Dalstädt i Häggdånger och på några få år levererades ett 20 tal skötbåtar till.

Av priskuranter och korrespondens framgår att man hade högtflygande planer, underförstått att skapa ett Neglinge för Norrland, men under depressionen 1908-1909 sålde Carl Sundin sin andel till Nils Sundin och emigrerade till Amerika.

N. Sundin (Docksta Båtsarna)

Verksamheten gick dock vidare och listan på byggda båtar domineras till en början av segelbåtar.

Redan 1916 levererades dock den första lotskuttern och fram till 1958 byggdes närmare tjugo träkuttrar, nästan samtliga efter varvets egna ritningar och välkända för sina goda sjöegenskaper. Under en period seriebyggdes livbåtar till handelsflottan och en annan udda verksamhet var landsvägsfärjor som "monterades" vid färjestället av byggsatser tillverkade vid varvet.

Prestigebyggen, värda att särskilt omnämnas, utgör en 12,8 m Petterson-ritad salongsbåt byggd 1937 till Dir. Gustaf C:son Tengfeldt, källarmästare på Statt i Örnsköldsvik, samt 55 m² kustkryssaren "AINA" till Doktor Gösta Klinte i Husum året därpå. Förvånansvärt många av dessa gamla träbåtar existerar än idag, många väl hållna och still going strong. (forts. sid 6).

1905 - 1960



1904, Nils Sundin, andre man från vänster på mellanställningen, under sin tid på Neglingevarvet.



(Ovan) Bylunds, Solumsbamm, skötbåt byggd 1908.
Foto från Stig Norberg.



Harry Sjöbloms, Skeppsmalen, skötbåt / laxkutterm med "egnabem" akterut, byggd 1942. Foto från Bengt Sjöblom.



"HND 14", laxkutterm byggd 1949 för Bertil och Gösta Nordlander, Mjällomslandet för linfiske i Bottenhavet. Sald till Stockholms skärgård 1955.
Foto från Gösta Nordlander.

1905 - 1960



"INDRA", 22 m² skärgårdskryssare i Udvö-
hamn. Byggd 1926 för Dir. Bürger Harju.
Foto från Gunnar Harju.

(Nedan) Helmer Viberg och Kalle Sundin, båda
i tjugooårsåldern provseglar "AINA" på Dock-
sta fjärden. Helmer, anställd 1935 och pensionerad
1980, framhöll alltid att "AINA" var den finaste
båt som byggts på varvet, möjligen med undantag
för "Tengfeldtsbåten".

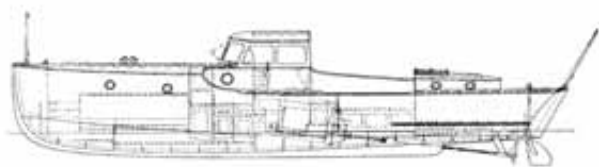


Ing. Fritz Ramströms "ULLA", levererad 1942, under god gång ut
från bemnabhamnen i Härnösand. Foto från Herman Ramström.



"AINA", byggd 1938 för Dr. Gösta Klinte, under segel på åttiotalet.

1905 - 1960



Punschverandor i skärgår-
den. Källarmästare Norlins
båt, Grosshandlare Harjus
"JAN" och Rådman Kusoff-
skys "LUGNET", samtliga
byggda på Docksta Båtvarv
omkring 1920.
Foto från Michael Kusoffsky.



Motorbåtskryssaren "ASTRID", byggd 1936 för Dir. Pelle Hägglund Örns-
köldsvik. Ömt vårdad och i originalskick redas "ASTRID" idag av sonen
PG Hägglund. Något så ovanligt som en V-bottnad Petterssonbåt. Hade
ursprungligen en Penta Hesselman på 40 hk, senare en 8 cyl Chrysler och
numera en 96 hk Ford diesel. Foto från P.G. Hägglund.



"NTA", byggd 1955 för Dir. Sten Quist Örnsköldsvik. Ritad av Knud
H. Reimers och den sista "riktiga" mahognymotorbåten som byggdes
i Docksta. Brann upp i början av 2000-talet, ägare Ulf Olsson Örns-
köldsvik. Foto: Borg.

"HÅNGO", 12,8 meters
salongsbåt ritad av C.G.
Pettersson, levererades kl 10
på kvällen midsommarafton
1937. Beställaren Dir. Gustaf
C:son Tengfeldt, källarmästare
på Statt i Örnsköldsvik stod
på bryggan och väntade tills
båten var färdig och gick sedan
direkt till Udvöhamn kan man
förmoda. Helmer Viberg visste
att berätta.
Återfunnen på Styrö 1993
i bedrövligt skick efter 10 år
på land utan övertäckning.
Återbördad till varvet som ett
möjligt? renoveringsobjekt.



1905 - 1960

Nils Sundin nådde nog sitt mål i så måtto att företaget fick ett grundmurat rykte för kvalitetsbyggen men omfattningen blev kanske inte vad han drömt om. Antalet anställda låg under hela perioden ganska stadigt omkring fem man och lönsamheten var nog tidvis ganska skral.

Under tjugotalet drevs också omfattande virkesaffärer med export av ”juffers” och ”props”, vilket dock fick ett hastigt och ekonomiskt kännbart slut vid kraschen 1931. Hustruns Huldass skepsis mot vidlyftiga affärer bidrog säkert till att hon tidigt utbildat sig till barnmorska och skaffat sig egna inkomster.

Äldste sonen Olle utbildade sig till ingenjör och var under större delen av sin yrkesverksamma tid konstruktör på Häggglunds men ritade på fritiden många båtar som byggdes på varvet. Brodern Kalle (född 1918) började arbeta på varvet direkt efter folkskolan och fick naturligt nog tidigt ansvaret för den maskinella utrustningen och senare för de stål- och aluminiumarbeten som började komma i slutet av 1940- och början av -50 talet.

Under hans ledning utvecklades också en större reparationsverksamhet som nästan helt inriktades på yrkesbåtar. Det första nybygget i stål, en 11,5 m lotskutter till Ursviken levererades 1957. Slipen förnyades 1958 för en lyftkapacitet på 100 ton och söder om denna arrangerades en vågbrytare i form av en stenfylld ”Gotlandspråm”. (Se bild sid 9). Vid arvsskiftet efter Hulda Sundins död 1962 övertog Kalle Sundin även formellt driften av firman. Fader Nisse, då åttio - två år, jobbade dock vidare mer eller mindre full tid fram till 1966-1967 då sviktande syn satte stopp. Han gick ur tiden 1971, nästan 92 år gammal.



”Utställarn”, byggdes till Sundsvallsutställningen 1928. Linjeritningen köptes från ing. C.G. Pettersson. Båten hade en Penta A4 på 18 hk och behölls som kombinerad arbets- och nöjesbåt men blev vid krigsutbrottet inmonstrad till militärtjänst. Här i Grumman på södra Ulvön där Olof Sundins kokhus och sjöbod fortfarande är i släktens ägo.
Foto: Viktor Lundgren Härnösand.

”Gengasarn”, byggd för egen räkning i början av kriget. Försedd med gengasdrift och en brunn akter om ”egnabemmet” för hantering av skötarerna var den avsedd som rationell fiskebåt med användes under lång tid för bogsering av timmergrimmor för bl a ”Forsbolage”. Bogsering av timmer eller prämar var ett ”extraknäck” som Nils Sundin med illa dold förtjusning gav sig ut på långt upp i åttiotaåldern så fort tillfälle gavs. ”Gengasarn” ersattes av en begagnad Pettersonbåt med namnet ”RITA”, vilket blev ”Gamrita” när ”RITA II” byggdes 1952.

”RITA II”, Nisse Sundins ögonsten, konstruerad av Olle Sundin gick på provtur till Grumman nyårsdagen 1952 i inledningen till en extremt mild vinter utan isläggning. Utrustades med en 60 hk Penta Hesselman som med konst och knep hölls igång till 1971. ”Rita II” restaurerades och ägdes 1973-1980 av dotternsonen Mats Bergström, därefter till 1987 av hans svåger Anders Ludvigsson och sedan av Staffan Edlund, alla i Örnsköldsvik. Ägare 2005 Torsten Sundin.

(Nedan) Varvet från sjösidan i början på femtiotalet. En vak har tagits upp för provkörning av arméns ”Bogserbåt typ I”, en slags arbetsbåt för ingenjörstrupperna. Innanför garvelfönstret på verkstaden inrymdes ett fikarum som ursprungligen var Hulda och Nils Sundins bostad tills huset på översidan av riksvägen uppfördes 1912. Till höger om huset en lagård som långt fram i tiden huserade två kor och ofta en gris. Sjöbushållet kompletterades med ett potatisland söder om verkstadsväggen.



(Ovan) Färjebyggare i Småland. Montering vid Sommen av byggsats som färdigstälts hemma i Docksta. Från vänster: okänd, Helmer Viberg, okänd, Kalle Sundin och Sven ”Järva” Viberg.

1905 - 1960



Gamla ”SKAGSBÅTEN” på ingående i Sumpen på Haraskär. Byggd 1916 och i tjänst till 1953 då den ersattes av en ny träkutter från Docksta. Senare ägd bl a av Ernst Sundström, HG Lindström, Karl-Erik Näsholm och Yngve Dablander.



(Ovan) ”MALÖREN II” gemenligen kallad ”ELLWEN”, stormförtöjd i hamnen på Malören. Legendarisk trotjänare vid Kalix lotsplats, levererad 1938 och såld 1965 till en privatperson i Södertälje. Senare under många år hemmahörande i Djuröfladen men totalförsörd genom brand omkring 1990. Foto från Per Blombäck.



”ULVÖ I” levererad 1926 till Ulvö Lotsplats. I tjänst till 1964, ombyggd till nöjesbåt av Richard Sundström i Docksta, senare ägd av sonen Martin, anställd på varvet sedan 1980. Foto från Tommy Häggglund.



”RATABÅTEN” under full fart i Ratasundet. Byggd 1937 med en 40 hk Ellwe, ombyggd 1957 med en Penta MD-47 på 55 hk. Flyttad till Bjuröklubb och såld 1969. Foto från Sture Lundberg. (1963).

(Nedan) Nya ”SKAGSKUTTERN” vid lotsbryggan på Stora Haraskär. Djupgående, med en 70 hk Sjöflö och väldigt dimensionerad, enligt Lotsverkets ritningar var det en präktig båt, men en fruktansvärd ”slingerbytta”. Levererad 1953 och såld 1968. **Från vä till hö står:** Gösta Öberg, hans far Båthbyggaren John Öberg, Folke Åström, **nedanför:** Gerdy Öberg med sonen Sven-Olof, Anna Öberg (Johns fru), och Sammy Åström (Folkes fru). Foto: Sune Öberg.



(Tv.) Kuttern till Arbolma under byggnad i gamla verkstaden 1956. På ställningen Nils Sundin, Båttman Ingvar Österman och Lotsförman Bertil Eriksen, i maskinrummet Kalle Sundin. Observera den grova spanningen och motorn; en 4-cyl Albin diesel som redan 1962 byttes till en Penta MD-67 på 90 hk. 1 maj 1980 återkom Ingvar Österman och bemitade en nybyggd snabbgående ”ekva och en halva”. Kuttern såldes och har ombyggd till nöjesseglare avseglat till Västindien. Ägare 2005 Magnus Briland planerar att segla jorden runt.

1905 - 1960



”GÄSÖREN”

Från Sundins Båtvärk, Docksta, levererades den 15 juli en ny lotsbåt till Urvikens lotsplats. Båten har döpts till ”Gäsören”.

Sedan Sjöfartstyrelsen beviljat låa ur lättnadsfonden och kontrakt tecknats med Sundins Båtvärk, kunde arbetet med båtens byggande påbörjas. Båten är byggd efter samma ritning som lotsbåten vid Järnäs lotsplats.

Huvuddelar: Längd—11,55; Bredd—3,90; Djupgående—1,80.

Skrövet är av helstevsat stål med förstärkningar för gång i is. All överbyggnad är av lättmetall. I styryhtten, som invändigt är klädd med Persorpeplattor, finnes manövreringsordning för motorn jämte all apparatur för den elektriska utrustningen. I styryhtens frontfönster äro tvenne Thorgläsrutor (el. uppvärmda rutor) installerade, desutom finnes varmluft till styryhtens frontfönster jämte de förliga av styryhtens sidofönster. I styryhtens akter och styryhtens, finnes även styrinriktning och manövreringsordning för motorn.

I båten är installerad en 2-cyl. 70 hkr Seflle motor, som vid 500 v/m ger båten en fart av 8 knop. Vidare finnes i motorrummet installerat ett Webasto varmafflaggregat,

vilket kommer att hålla tillräckligt varmt ombord, även vid mycket sträng kyla.

Den elektriska utrustningen är riklig och av högsta standard.

Vid förestagna prov har följande uppmätta Fartprov 8 knop, Gjengev behövt 33 sek. radii omkr. 15 m. Rockprov från full fart framåt till farten helt stopp—43 sek. bromssträcka omkr. 18 m.

Att vi, all personal på Gäsören, äro överlyckliga och tacksamma för den nya båten är självklart. Vi vill genom vår tidning rikta ett varmt tack till Sjöfartstyrelsen, som beviljat oss lån ur lättnadsfonden. Till lotsdirektör Lagerwall vill vi även säga ett hjärtligt tack för det intresse och det myckna arbete han nerlagt för lättnadsfonden med dess för tjänsten praktiska arrangemang. Till sist vill vi ge en särskild skugg till Docksta Båtvärk för det gedigna och smakfulla arbete de utfört.

Ännu har ej båten provats i storm och hög sjö, men vi hoppas och tror, att även detta prov skall utfalla till full belåtenhet. Vi ser fram mot lättnads stormar och vinterns isovärigheter med tillförsikt.

Urvikens lotsplats den 4 aug. 1957

Pontus Wikström.
Överlata.



Lilla ”LUNGO” ritad av Olle Sundin och levererad 1958 blev det sista lotsbåtsbygget på många år. Den var dessutom den sista träkuttern och den sista som beställdes av lotsarna själva. När Härnösands Lotsplats drogs in 1967 flyttades ”113” till Sävsundet och därefter till huvudförrådet, Rosenvik på Djurgården. Ägare 2005 Gösta Roxell, Blidö.



Hela styrkan vårvintern 1960. Fr. v. Nils Sundin, Simon Nyberg, Åke Olsson och Helmer Viberg. Nedanför står Kalle Sundin med sin obligatoriska basker: Fyra man med tillsammans ca 150 års yrkeserfarenhet samt Åke Olsson ”nyanställd” sedan 1955. Trappan leder ”upp på botten” som inneböll mallvind och ett bostads / fikarum.

1960 - 1975

N. SUNDIN (DOCKSTA BÅTVÄRK) Telefon 6

I samband med omläggning av dåvarande ”Rikstretton”, nuvarande E4, förbi varvet 1960-1961 skedde stora förändringar. Den nya vägbanken gjorde ett stort intrång som innebar att den gamla verkstadsbyggnaden flyttades och degraderades till ”skjul” och en ny tegelbyggnad på 28 x 14 meter med 5,25 m fri höjd uppfördes nästan parallellt med vägsläntfoten. Intrånget skulle kompenseras med en utfyllnad söder om slipen vilken dock orsakade ett stort ras som drog med sig slip, vågbrytare mm ut i djupet.

Som ersättning byggde Vägförvaltningen under vinter 1960 - 1961 en ny slipbädd och en pir av sprängsten. Spel och vagnar dimensionerades ursprungligen för 150 tons lyftkapacitet men har efterhand utökats, först till 300 och senare till 400 ton.



Varvet från sjösidan 1958. Tonnaget har börjat växa men anläggningen är oförändrad sedan många år. Räddningskryssaren ”GRANGESBERG” förtöjd med stäven mot bryggan vid båtbuset.



Den nya anläggningen är just färdigställd 1961 och ”GRANGESBERG” har tordsatts på den nya slipen.



(Ovan) Vågbyrtaren före det stora raset 1960. Foto från Peder Olsson.



Dåvarande ”Rikstretton” under omläggning 1961. Den gamla verkstaden står bakvägs in i vägslänten och den nya är under uppförande.



(Ovan) Nordgrens ”MALMÖN”, i början av -70 talet, stamkund under många år; tordsatt på slipen. Den gamla verkstaden är flyttad och tjänstgör som kallförråd. ”ARAMIS” från Sundsvall på väg till kaj. Kalle Sundin står på kajen för att ta emot.



(Ovan) Fullbelagt i juni 1970. ”NOSTRA” på slipen för plåtbyte, akter om berme har en extravagn satts ner för att kunna tordsätta Sjöfartsverkets ”Tjb nr. 45”, Skag för någon akut åkomma. Vid kaj ”145:an”, Sundsvall, fd ”Tjb. nr 43”, ”BRÉDSKÅR” under ombyggnad för Umeå Universitet samt ”ANNY” av Husum. På kajen en av Tullverkets mindre racerbåtar; ”TV 532”.

(Tv.) Piren under utbyggnad 1973. På sydsidan ligger sjömåtningsram nr 8 under utrustning, på nocken ”Tv 104” tillfälligt förtöjd och på insidan Husumfabrikens ”BURE I” samt varvets då nyinköpta ”LJUSNE”, de två sistnämnda systerbåtar byggda på Mobög 1955 resp. 1952.

1960 - 1975

SOLITUDE

Varvets genom tiderna största nybygge



(1966) Kalle Sundin under akterskeppet på sitt i särklass största nybygge.



(Början av -70 talet) Tulljakter under vårutrustning. Karl-Anders och Torsten förbereder för bottenmålning.



Disponent Ulf Hedbergs "SOLITUDE" var den största lustyacht som byggts i Sverige på många år när hon levererades 1967. Förutom storlek, elegans och finish innehöll hon många nya finesser; inte minst på elsidan. Docksta El, elinstallatör på varvet sedan trettioalet fick här sitt el(d)lop på en större 220/380 V anläggning. Ablenius Mek. Verkstad i Häggvik, Nordingrå var en annan viktig underleverantör i detta projekt. Varvets behov av maskinbearbetning kom efterhand helt enkelt att flytta till Häggvik. Förutom all nytillverkning är det otaliga krokiga axlar och deformerade propellrar som under åren återställts i driftsdugligt skick av John Ablenius.

1960 - 1975

22,2 m motorseglare i stål av Knud H. Reimers

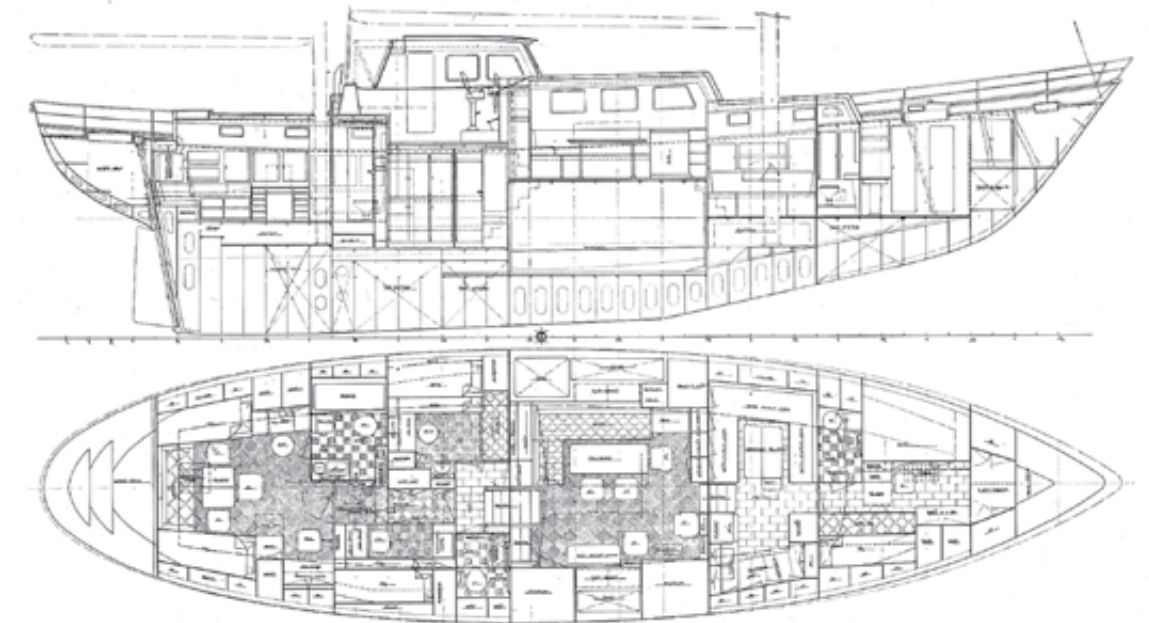
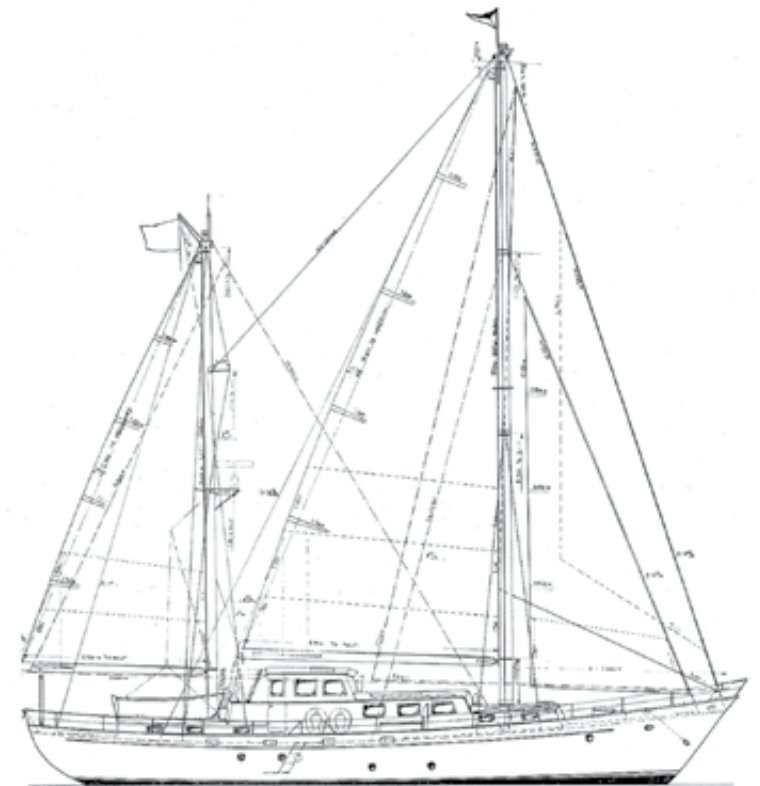
Storvarven på kontinenten har under en lång följd av år byggt motorseglare efter ritningar av prominenta konstruktörer som Phil Rhodes, Sparkman & Stephens, Abeking & Rasmussen, Camper & Nicholson, m. fl. oftast i stål och avsedda att användas i alla vatten.

De beställs oftast av äldre seglare som på ålderns höst icke helt vill avvara seglandets tjusning, genom övergång till en motorkryssare, men som ändå accepterar behovet av större motorstyrka än i segelbåten, mindre segelarea än på segelbåten och sålunda en reducerad besättning.

Men de är i alla avseenden utomordentligt shipshape och tjusande att i detalj studera.

TILL RORS har idag möjlighet lämna ritningar av en modern motorseglare som för närvarande är under byggnad på Karl Sundins båtvarv i Docksta konstruerad av Knud H. Reimers, till Lloyds högsta klass och i enlighet med Fartygsinspektionens fordringar, enär den bl. a. avses användas i chartertrafik. Låt det vara sagt med en gång, att det stålarbete som varvet har nedlagt i skrov och överbyggnader i alla avseenden kan mäta sig med det allra bästa som kan åstadkommas på kontinenten såväl betr. turnering som svetsning.

Båten är 22,20 m över allt med en maxbredd av 5,65 m och ett djupgående av 2,40 m, vilket tillåter anörandet av ett stort antal tjusiga småhamnar.



Sida ur tidskriften "Till rors" nr 5 1967

1960 - 1975

Kustbevakningens flotta av "lättnmetallbåtar" blev trogna reparentkunder.

Detta ställde krav på nya kunskaper och snart anskaffades den första MIG-svetsen, embryot till dagens specialisering på aluminium. Under 1965 - 1967 färdigställdes det största nybygget genom tiderna, en 22 meters motorseglare i stål för Disponent Ulf Hedberg, Saltsjöbaden.

Året därpå levererades den första aluminiumbåten, en 10,5 meters tullracerbåt och därefter skedde koncentrationen på aluminium som byggmaterial mycket snabbt. En strategiskt viktig order kom 1974 i form av en prototyp till Sjöfartsverkets satsning på snabbgående lotsbåtar.

Den nya anläggningen möjliggjorde också en ökad satsning på större reparationer. Timmerbogserare och strömmingstrålare gav omfattande arbeten med årligt underhåll, stora ombyggnader och många motorbyten. Tidvis stod reparationsverksamheten för 100 % av beläggningen.

Antalet anställda ökade efterhand till ca 15 man. När Kalle Sundin efter en tids sjukdom gick bort på hösten 1975 hade de äldre sönerna Karl-Anders och Törsten redan några års praktik i firmen medan den yngste brodern Pelle kom in i verksamheten efter ingenjörsexamen 1979.

"Sjömättningsram nr 7", en märklig farkost för en mycket speciell uppgift; Mekamisk sjömätning längs kajer och i farleder med hjälp av en "bottenstock" som hängde i vajrar tvärs över aktern. Sjömätningsramen utfördes demonterbar och kunde lastas på bil med släp för transport mellan uppdragsområdena. Projekterad av Statshydrograf Fred Westberg vid Sjöfartsverket, konstruerad av Kalle Sundin och Mats Bergström. Ytterligare två sjömättningsramar levererades 1973 resp. 1978, den sista dock av en större sjögående och ej demonterbar typ.



"TV 234" inne för ombyggnad 1961. Skorsten med avgasrör som gav ett fruktansvärt buller på toppbryggan tas bort och ersätts med "våta" rör ut genom akterspegeln! Kusttullmästare Erik Svenonius (t.b.) kunde därefter sänka rösten något. Bakom Erik skymtar Åke Olsson. Vid skorstenen Simon Nyberg vid 60 års ålder och 45 anställningsår; en man som kunde allt. Kalle Sundin funderar. Foto: K.E. Öberg.

Den första snabbgående aluminiumlotsbåten till Sjöfartsverket sjösätts i december 1974.

Den första lotsbåtsleveransen sedan 1958 och inledningen till en lång serie nybyggen som så småningom också gått på export. Sigge Berglund har maxlast i kroken på gamla Jones-kranen. I bakgrunden vid kaj två tulljakter typ 236.

Dir: Gösta Casels "MANULA" sjösätts hösten 1975. Kalle Sundin kontrollerar vagnsystemet och Åke Olsson avvaktar på däck för att kolla bottenventiler m m när båten tagit vatten. Foto: John Renlund.



I samband med det hastiga generationsskiftet ombildades firmen till aktiebolag och med sig i bagaget hade det nya företaget en order på 3 st 11,5 meters snabbbåtar till Sjöfartsverket.

Under perioden fram till 1986 levererades totalt 20 aluminiumbåtar till samma kund. Den ökande nybyggnadsverksamheten ställde krav på bättre produktionsutrustning och större lokaler.

Redan 1975 - 1976 anordnades nya kontors- och personalutrymmen samt ett nytt förråd med inköp av begagnade byggnader.

Genom en utbyggnad och höjning av taket på den befintlig verkstaden från 1960 skapades 1978 även en någorlunda rationell anläggning för nyproduktion.

Under 80-talet byggdes, förutom lotsbåtar, ett antal varianter av snabbgående arbetsbåtar, senare också taxibåtar med vattenjetdrift, alla av varvets egen konstruktion.

Reparationssidan förstärktes också efterhand med nya slipvagnar, kajer, kranutrustning etc. Stora ombyggnader utfördes bl a på Marinens "RING", "URD" och "MUL 14" samt kustbevakningens "Tv 03". Antalet anställda ökade successivt till ca 25 personer och både kontor och personalutrymmen blev helt urvuxna.

Nya lokaler arrangerades 1988 på en ponton som förankrades mitt utanför verkstadshallen och samtidigt gav ett tillskott på ca 75 kajmeter.



Anläggningen i sin nya skepnad 1979. Vid kaj "FIX" av Nordmaling, "ODEN" av Rundvik, "Tv 104" samt "Tjb. nr 734, 732, 731 och 713". På slipen "TOR" av Gävle under försäljning till Kockola samt "KÖPMANHOLMEN". Foto: John Renlund.

1975 - 1995



Hela styrkan samlad framför "NB 306", Tjb. nr 707 för Oxelösunds Lotsplats, klart för sjösättning i juni 1977. Stående från vänster: John Renlund, Ernst o Roger Furberg, Sven-Olof Andersson, Håkan Wedin, Åke Westman, Harry Edström, Veikko Häkkinen, Sigge Berglund, Åke Olsson, Arne Wiberg, Karl-Anders Sundin, Helmer Viberg, Alf Söderström, Lennart Westin och Kjell Wallen. Sittande: Harald Nyberg, Törsten Sundin, Rolf Olsson, Per-Anders Näslund, Erik Åsberg, Lars Fablén, Stefan Wedin och Tommy Asplund. Foto: John Renlund.

Hektiska dagar våren 1978. På slipen finländsk trälare och "Tjb. nr 5", vid kaj "MILORD". "Tjb. nr 30", gamla "ULVÖN" och "Tv 104". Utbyggnad (egen regi med hjälp av Hilbert Wiberg och Stig Forslund) och höjning av taket på verkstadsbyggnaden (entreprenör Byggsigurd) pågår för fullt. Foto: John Renlund.



1975 - 1995



(T.v.) "NB 308", "Tjb. nr 732", en "fjorton och en halv" till Luleå Lotsplats 1978.

(T.h.) "Tjb. nr 734" på Workboat 1 i Brighton 1979. Båten väckte stor uppmärksamhet bl a för den låga ljudnivån inombords och deltagandet i utställningen skapade många kontakter som även ledde till order i sinom tid.



Fyra "elva och en halv" under provtur i Dockstafjärden. Foto: John Renlund.

"NB 323" för Turkish Maritime Bank under målning...och sedermera provtur i Bosporen 1981.



Fullbelagt hösten 1988. Vid kaj "Tv 051, 245, 277 och 045", Fiskeristyrelsens "THETIS" samt marinens "701". På slipen "MUL 14".

1975 - 1995



Foto: Beken of Cowes.

"ROBINA FISK" levererad till Bristol, UK 1988. En typisk Murray Cormack-konstruktion; proportionerlig, effektiv och välutrustad med många små finesser...



...bl a dubbla styrplatser.

TVÅ AV VARJE TILL DANMARK...



MC 15 M: "ALDEBARAN och CANOPUS".



MC 13 M: "COMET och POLLUX".



AP 14000 S: "STELLA POLARIS och SIRIUS".



AP 14000 F: "MERCUR och PLUTO". Foto: Borg.

...ÅTTA BÅTAR PÅ 2,5 ÅR.



En nybyggd fiskebåt, den första sedan 1949. "BOTHNIA" levererad till Kenneth Klöfver, Jumbosand 1980. En systerbåt levererades 1984 till Wedins Salteri, Häggvik, Nordingrå.



Reparentkunder våren 1991. Vid kaj "EBBA VIKTOR". "Färja 310" och "KBV 277". På slipen trälaren "RÖNSKÄR". Den nya skrovballen och övervåningen på pontonen har just färdigställts.



"PONTUS" arbetsbåt typ Alutransport 12300. Levererad till Luleå hamn 1984. Systerbåtar byggda till Lidings Brandförsvar och Vattenfall.



(Ovan) Minibogserbåten "BjÖRN", byggd för skiftgång i timmerintaget till MoDo's Domsjöfabrik, levererad 1980. Vålbyggd, mycket kraftigt dimensionerad och en katastrofalt dålig affär p g a felaktig kalkyl. Året efter beslutades om nedläggning av sjöintaget och båten har sedan dess legat i stort sett sysslös i Moälven.



Åke Olsson har lagt in en smus, Arne Wiberg bär bort verktygen och Torsten Sundin gör en sista kontroll före sjösättningen av "NB 323". I bakgrunden "Tjb. nr 62" Umeå under ombyggnad.



"VINDBÅDAN" (2) byggd för Bengt Larsson Dalarö. Varvets första vattenjetdrivna nybygge, levererad 1988. Användes som referensobjekt vid anbudsgivningen på prototypen till Stridsbåt 90H. Samtliga foton: John Renlund.

Den 30 november 1988 tecknades en order som skulle komma att få avgörande betydelse för varvets vidare utveckling. Försvarets Materielverk beställde då 2 st prototyper till Stridsbåt 90 H, den blivande huvudkomponenten i Marinens Amfibiebataljonssystem. Prototyperna levererades i oktober resp december 1989 och redan i juni 1990 utlöstes en lämnad option på en förserie omfattande 12 enheter. Ordern möjliggjorde en sedan länge planerad utbyggnad som utfördes under tiden okt 1990 - maj 1991 av Byggnads AB Nylen & Näsholm. Den nya hallen, med måtten 42 x 13 meter, inreddes för skrovproduktion till stridsbåtsprojektet. Utrustningsarbetena skulle som tidigare utföras i den gamla verkstaden som samtidigt fick ny värme och ventilationsanläggning. Leveranstakten sattes till en båt var sjätte vecka, dvs 8 båtar per år. Trots ökade egna resurser innebar det också en kraftig utbyggnad av underleverantörsnätet.

Upphandlingen av huvuddelen av stridsbåtssystemet, Serie 2 med 63 båtar på ett bräde, (slutleverans maj 1996 = en båt var 2,5 vecka) försiggick under sommaren - hösten 1991. DOCKSTAVARVET fick beställningen som huvudleverantör den 23 januari 1992 med GOTLANDS VARV som medleverantör (leverans av varannan båt med byggtakt av en båt var femte vecka från vardera varvet). Den utökades senare med ytterligare trettio båtar (Serie 2B) för slutleverans februari 1997 vilket innebar en upptrappning till en byggnadstakt på en båt var fjärde vecka eller tolv per år från vardera varvet. Återstående option på fyrtio båtar (Serie 2C) beställdes 1998.



När DOCKSTAVARVET dessutom i april 1992 fick en beställning på två 15 meters lotsbåtar till Lodsreguleringsfonden i Danmark måste den nya hallen byggas ut. Nylen & Näsholm förlängde den nästan nya hallen med 23 meter under hösten 1992. Nu kunde stridsbåtsproduktionen samlas på en rak linje och "Ettan" frigöras för utrustning av lotsbåtar. Beställningarna från Danmark fortsatte med två 13 meters båtar, en prototyp till en standardbåt på 14 meter samt en serie på tre enheter av denna typ. Skroven till de första fyra båtarna byggdes av Nisse Söderholm på Härmö Marin. Därefter togs skrovproduktionen hem och ställde krav på ytterligare verkstadsyta. Under sommaren 1994 revs förrådet från 1976 och ersattes av en kombinerad reparations- och svetshall på 24x14 meter. Entreprenör: Docksta Byggservice.

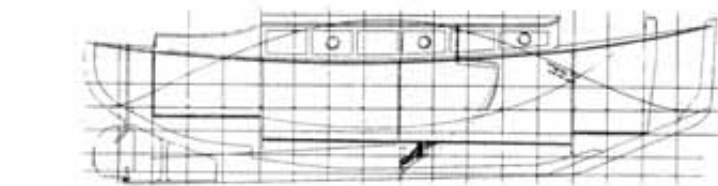


Prototypen, Strb 801 "HELGE" under leveransprovstur 1989.10.04. Följande systemprov ledde till...

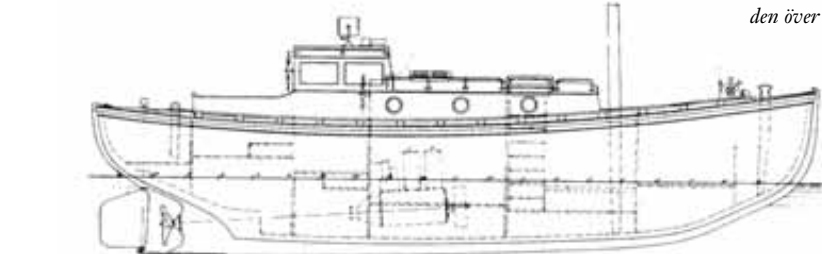
...en för branschen unik serietillverkning 12+63+30+40 båtar under 1991 - 2003, samt ytterligare 80 båtar för export fram till 2005.



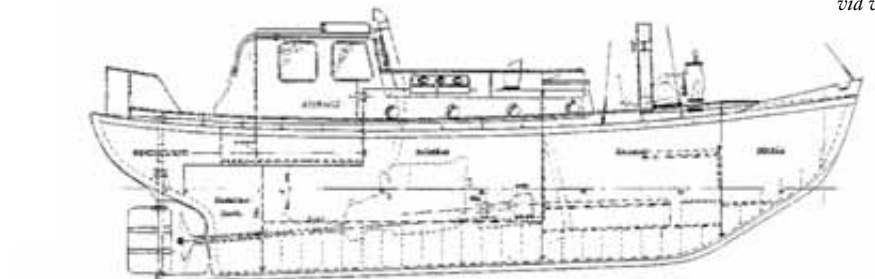
LOTSBÅTSUTVECKLINGEN 1926 - 1995



”ULVÖ 1” 1926 9,0 x 2,9 m. 6 ton 20 hk Bolinder tändkulemotor. ”Prototyp” till ett tiotal träkuttrar byggda under perioden fram till krigsutbrottet 1939, beställda och ägda av lotsarna vid respektive lotsplats. Båtarna ritades av N. Sundin och var tydligt inspirerade av den tidens moderna bogserbåtar med kraftigt utfallande bogar och sidor samt isbrytarstäv. ”ULVÖ 1” kostade 5.200:- exkl. motor; varav 2.875:- utgjorde materialkostnad, 1200 arbetstimmar à 80 öre samt 1.089:- kostnaden för kopparförbyrdningen. Observera avsaknaden av styrbytt. Båten fick dock sedemera en lodrät tredelad vindruta tvärsöver kappens akterkant. Vid utsättning en gång i hårt väder tog en sjö med sig hela ramen och placerade den över axlarna på Lotsförman Harry Wisten.



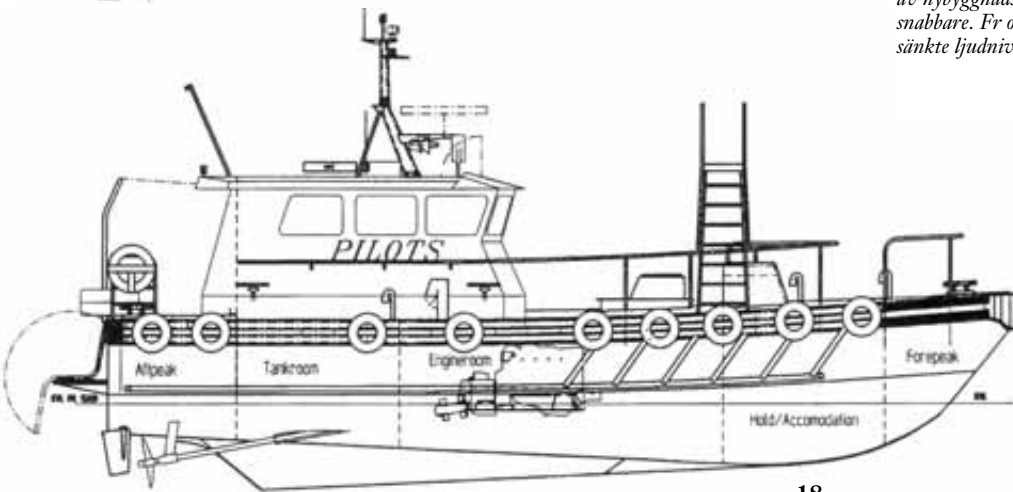
”MALÖREN II” 1938 10,8 x 3,35 m. 8 ton 40 hk Elve semidiesel. Samma skrovform men en betydligt större båt arrangerad med styrplats både ute i sittbrunnen och inne i styrhytten. Totalkostnad inkl motor 25.000:-. Till moderniteterna börde kokseldad panna med vattenburen värmeledningsanläggning. Elinstallationen bestod av en generator med batteri, lanternor, kompassljus samt några belysningsarmaturer inombords och utfördes av Kalle Sundin. Från kuttern till Salmis följande år utfördes installationerna av Helge Viberg och firma Docksta El, senare Docksta Elteknik AB som alltsedan dess svarat för alla elektriska arbeten vid varvet.



”GÅSÖREN” 1957 11,55 x 3,9 m. 15 ton 70 hk Seffle semidiesel. Under hela fyrtioalet och en bit in på femtio byggdes knappt en lotsbåt, men när lotsdirektören Hans Erik Lagerwall tillträdde igångsattes en intensiv upprustning av båtbeståndet. Nästan alla gamla kuttrar fick tändkulemotorerna utbytta mot moderna dieselmotorer och samtidigt upprustades elsystemen, värmepannorna försågs med oljebrännare och båtarna utrustades med VHF radio. Lagerwall engagerade sig personligen starkt i de tekniska frågorna och drev på utvecklingen mot i många fall skeptiska lotsar. ”GÅSÖREN” byggdes efter Sjöfartstyrelsens standardritning för ”11,5 m järnkutter” (linjeritning C.G. Pettersson 1947!) men modifierades av varvet med ett ”elegantere” däcksbuss. Ursvikenslotsarna genomdrev att den specificerade Penta dieseln utbyttes mot en traditionell ”stänka”. Dessutom ströks en lågtryckshydraulvinsch för prickning och istället tillkom utestyrlats, 2 st elvärmerutor samt fjärrmanövrerad strålkastare i masten med en mindre kostnad på 2.000:- från kontraktetspriset 91.600:- exklusive motorn. Fram till 1964 byggdes ett stort antal stålkuttrar i Sverige men många lades ut som riktade AMS-beställningar och gick Docksta förbi. Efter en tioårig investeringsperiod blev det nästan totalstopp fram till 1974.



”718” 1980 11,7 x 3,9 m. 10 ton 341 hk Volvo-Penta TAMD 120. Fart 18 knop. Under perioden 1974-1986 införskaffade Sjöfartsverket 37 st snabbåtar byggda i aluminium, varav 20 från Docksta. Verket svarade för linjeritning och GA medan varvet utförde alla byggnadsritningar. ”Elva och en halva” byggdes i 27 exemplar varav 15 i Docksta. Båtarna upphandlades normalt i serier om tre enheter i varje order. Som framgår av nybyggnadsförteckningen var de första båtarna något mindre och lite snabbare. Fr o m ”Tjb. nr 713” infördes gummiuppbängda däcksbuss vilket sänkte ljudnivån i styrhytten med ca 5 db(A).



”MERKUR” 1995 13,9 x 4,6 m. 18 ton 2 x 450 hk Scania DSI 14. Fart 23 knop. ”Standardbåt” utvecklad för Lodsreguleringsfonden i Danmark i samarbete med de engelska specialisterna Murray Cormack (South). Farten har ökat ytterligare, styrhytten har flyttats upp på däck och blivit betydligt rymligare. Utrustningen har utökats framför allt på elektroniksidan, och dessutom finns luftkonditionering ombord men i grund och botten är det fortfarande en taxi avsett att köra en lots från och till sitt arbete. Notera att arrangemanget är i stort sett oförändrat genom åren med skans/lastrum förut, maskinrum midskepps och styrplats/styrbytt akter.

1995

ANLÄGGNING...



Vid kaj: ”KBV 277”, 2 leveransklara stridsbåtar samt varvets ”LJUSNE” och ”RITA III”. På slipen Bröderna Hellströms ”SILVA”. Foto: Borg.

...OCH PERSONAL



Övre raden: Alf Söderström, Magnus Eriksson, Bo Öberg, Sven-Anders Sundin, Anders Wallén, Christer Åberg, Göran Olsson, Michael Nilsson, Håkan Brännmark, Peder Olsson, Göran Wiberg, Stefan Brännmark, Hans-Göran Lindström, Per Viberg och Thomas Westin.
Mellanraden: Martin Sundström, Jan Selander, Håkan Wedin, Kent Westin, Mats Årlevall, Åke Olsson (nestor med 40 anställningsår), Per Öberg, Torsten Sundin , Per Sundin , Marie-Anne och Karl-Anders Sundin, Robert Bystrom, Inge Nyberg, Kenneth Högberg, Mats Vigren, Martin Sjölander och Anders Bergström.
Nedre raden underentreprenörerna: Leif Edlund, Roger Sundström, Patrik Sjölander, Anders Viberg. **Från Docksta Elteknik:** Per-Anders Westin, Martin Wiklund, Harald Nyberg, Kent Bubr, Per-Olof Köhn.
Från Docksta Bygg: Anders Böhlenius och Lars Hansson. Foto: Borg.

Redan i mars 1995 beställde Lodsreguleringsfonden ytterligare sex båtar med slutleverans i november 1997. Den första enhet i denna beställning gällde en 14,7 metersbåt med vattenjetdrift och en marschfart på 30 knop för Lille Belt Lodseri. Skrovformen baserades på Stridsbåtens linjer modifierade med dubbla slag och en väsentligt större bredd i däck. Ytterligare en av de övriga fem båtarna omvandlades till att gälla vattenjettypen medan de återstående fyra utgjorde en fortsättning på 14 metersserien. Denna utökades 2002 - 2003 med beställningar på ytterligare 2 plus 6 enheter vilket kommer att innebära att DOCKSTAVARVET vid slutleverans i maj 2006 har byggt 23 av totalt ca 30 lotsbåtar i Danmark.



NB 409, P.V. "STARKAD" levererad 3 januari 1996 till Lodsreguleringsfonden Danmark för stationering vid Lille Belt Lodseri, Fredericia.



NB 537, P.V. "POSEIDON" levererad 6 juli 2005 till Lodsreguleringsfonden, Danmark för stationering vid Sundets Lodseri, Helsingör.

Stridsbåtsproduktionen och det svenska Amfibiesystemet väckte även intresse utomlands och redan 1996 beställde Norska Sjöforsvaret 4 båtar som följdes av ytterligare 16 enheter som levererades 1997 – 1999. De norska kraven innebar relativt omfattande förändringar med utökad utrustning ombord, bl.a. installerades en dieselgenerator på 7 kW, 230 V.

Därefter följde slag i slag 3 båtar till Hellenic Coast Guard 1998, 4 båtar till Royal Malaysian Navy 1999, 40 båtar till Armada De Mexico 1999 – 2001 samt ytterligare 12 till Royal Malaysian Navy också under 2001.



Därefter har ytterligare 8 båtar byggts på licens i Mexcio med fullständiga materialleveranser och supervision från DOCKSTAVARVET. Flertalet av dessa exportorder emanerade ur akuta säkerhetsproblem av polisiär- snarare än militär karaktär och kunde levereras med extremt korta leveranstider tack vare att Försvarsmakten var villiga att skjuta på avtalande leveranstider till Sverige, dels på grund av att man av budgetskäl hade behov att tänja på den så kallade betalningslinjalen, dels som en del av ett kraftfullt exportstöd.

Det tekniska innehållet i exportversionerna av Stridsbåten har successivt utvecklats på framförallt tre områden; skydd mot finkalibervapen, fart och tropikalisering. Från en ganska enkelt utrustad båt för trupptransport i + 30 knop och landstigning i nordiskt klimat har DOCKSTAVARVET i samarbete med köparna utvecklat ett antal varianter med luftkonditionerade transport- alternativt besättningsutrymmen, nyutvecklade kommunikations-, navigations- och vapensystem och toppfarter på över 45 knop. Exportleveranserna har inte bara omfattat båtar utan hela system med fullständig dokumentation, reservdelscontainers och utbildning av både besättningar och underhållspersonal.

Både tillverkningen av hårdvaran, båtarna, och produktionen av mjukvaran, supportsystemen, krävde utökande resurser och lokaler och under 2000 byggdes helt nya personal- och kontorsutrymmen på en större betongponton som ersättning för pontonen från 1988. Under år 2000 startade också verksamheten vid Rindö Marine AB vilket beskrivs närmare under egen rubrik.



Från den blygsamma starten 1905 finns idag knappast en kvadratmeter mark som inte har förändrats men fortfarande är varvet inklämt mellan E4 och fjärden. För orientering mot bilderna på sidorna 6 och 9 kan nämnas att den gamla slipen gick ut i vattnet ungefär vid foten av tornkranen i inre ändan av piren. Foto: Norrskens Foto AB, Skellefteå.



”Stridsbåt 914” utrustad för prov med 12 cm granatkastarsystem, SSG 120.



”Stridsbåt 914” modifierad till ambulansbåt.



NB 459, ”AIRPORT RESCUE”. Skrovet är baserat på stridsbåten men modifierat utan bogramp och dimensionerat och byggd till Lloyd’s Registers ”Special Service Craft Rules” för Area G3, dvs. upp till 150 NM från hamn och farter upp till 50 knop.

Tidigt kunde vi konstatera att vissa av våra exportkunder i huvudsak opererade på öppna kuster och inte hade något större behov av landstigningsfunktionen. Tanken uppstod att utveckla en patrullbåtsversion med i huvudsak samma systemlösningar men med styrhytten flyttad akteröver, inredning för en besättning på 3 – 6 man och en toppfart på 50 knop. Skrovkonstruktionen användes till en räddningsbåt som byggdes till Copenhagen Airport under 2001 och patrullbåtsprototypen ENFORCER II, byggdes för egen räkning och utprovades under 2002 och därefter har 4 båtar av typen IC 16 M byggts på licens vid Sarawak Slipways för Royal Malaysian Customs samt en båt levererats till Ryssland och en till Armada De Mexico. Projektet i Mexico fortsätter med licensproduktion vid Marinens eget varv i Coatzacoalcas, ASTIMAR No 3.



NB 460, ”ENFORCER II” har efter färdigställandet använts för en omfattande prov och försöksverksamhet och är därefter uthyrd till Grenzschützpulizei i Rostock, Tyskland.



NB 534 levererad till Ryssland 2004. Med 2x1100 hk uppnåddes för första gången uthålliga provtursfarter över 50 knop.

Den tid är förbi då alla varv bygger alla möjliga sorters farkoster för en i huvudsak inhemsk marknad. Konsekvenserna av 100 års utveckling har resulterat i att DOCKSTAVARVET år 2005 fortfarande är ett litet företag men väl etablerat på världsmarknaden och hårt koncentrerat på produktion och support av ett litet antal högt specialiserade och mycket välbeprövade båttyper.



PI-1401 MIAPLACIDUS
delivered to
SECRETARIA DE MARINA
ARMADA DE MEXICO
from
DOCKSTAVARVET AB

Foto: Borg

N & C. Sundins Båtbyggeri
DOCKSTA (Ängermanland)
— Anlagt 1905 —

DOCKSTA
VARVET
www.dockstavarvet.se

Ett modernt underhållsvarv växer fram på

Rindö i Stockholms skärgård

Under perioden 2000 - 2005 har ett fullt utrustat och modernt underhållsvarv växt fram på ”Rindö Västra Udde”.

Verkstadsområdet har en nästan 100-årig historia. I början på förra seklet startade det då nyligen inrättade Kustartilleriet en utveckling av skärgårds-försvaret. Mycket har hänt under de år varvet funnits här och milstolparna har naturligtvis förknippats med de båda världskrigen. Särskilt utbyggnaden under 2:a världskriget var omfattande.



På den här flygbilden från 1923 kan man se hur varvet byggts upp kring de fyra båtskjulen bitom den stora slipen. På det område där de mekaniska verkstäderna nu ligger fanns tidigt några mindre byggnader som kan ha varit början till den mekaniska verksamheten. På övre plan ligger min- verkstaden och infrusen på redden en minpråm.

På flygfotografier från 1923 kan man se hur varvet i dess första skepnad sett ut. Verksamhetens kärna ligger nere vid vattnet och utgjordes från början av fyra sammanbyggda båtskjul. Det var enkla envåningsbyggnader i korrugerad plåt med jordgolv. Måhända hade man redan från början lagt in ett trägolv i skjulet närmast slipen. Det var nog där snickeriverkstaden uppstod. De övriga skjulen användes för uppställning av båtar. På den tiden var det mest mindre båtar och de allra flesta var av trä.

Mekaniska arbeten har fått komma efter hand liksom motorarbeten. Men det ligger några byggnader mellan båtskjulen och förrådet från 1890 som skulle kunna ha hårbärgerat sådana funktioner. Även träbåtar har behov av mekaniska arbeten på motorer, roder, axlar och propellrar. Förråd hade man säkert också behov av. Bakom båtskjulen ligger en byggnad som skulle kunna ha varit virkesförråd. På den platsen har det sedan varit virkesförråd ända till idag.

Redan nu kan man se att det inte bara varit ren varvsverksamhet på området. I vattnet ligger en minpråm och på land på övre plan utefter vägen och tvärs övre förrådet ligger en byggnad som betecknas som minverkstad på gamla ritningar.

Den här platsen var uppenbarligen lämpligt för verkstadsarbete. Här fanns mark och området låg i en lugn miljö väl ur vägen för de operativa militära övningarna. Att verksamheten kom igång just i början av seklet har dels att göra med att Kustartilleriet 1902 bildats som egen försvarsgen och på så sätt fått möjligheter att utveckla verksamhet och materiel efter de egna förutsätt-

ningarna. Samtidigt utvecklades kustförsvaret mer ut mot det yttre skärgårds-området och som ytterligare utlösande faktor för utbyggnad kom 1:a världskriget. Planer på en varvsverksamhet måste ha funnits ett tag och det troliga är att båtvarvet kom igång strax före eller under 1:a världskrigets inledande år.

Strukturen vi ser redan 1923 ligger sedan fast med båthallar och slip i centrum. Utvecklingen har sedan skett efter hand och med hänsyn till hur fartygsmaterielen utvecklats. Den mekaniska verksamheten har förstås förstärkts i takt med att fartygen allt mer byggts i stål och längre fram i aluminium. Båtmotorunderhållet har också byggts ut efter hand.

Den första moderna mekaniska verkstaden byggdes väster om båtskjulen på den plats där man på flygbilderna kunde se några mindre byggnader. Verkstaden byggdes i linje med båtskjulen och fick två våningar. Nederst gjordes förråd och omklädningsrum medan verkstäder lades på våningen ovanför. Denna första utbyggnad av ”mekaniska” fanns redan under 1930-talet. Nästa fas i utbyggnaden kommer i samband med 2:a världskriget och den upprustning som då görs inom Kustartilleriet. Det blir en hektisk tid för varvet med utbyggnad inom alla områden.

Mekaniska byggs på med en övre våning med radioverkstad, finmekanisk verkstad och elektroverkstad. Utbyggnaden är klar våren 1943 och under byggtiden bedrivs en del av verksamheten i ”matsalslängan” uppe på övre plan. En ytterligare del byggs till bakom och i direkt anslutning till den befintliga verkstaden. Det blir en monteringshall med högt i tak och den förses med travers. Hallen ger möjligheter till olika slag av arbeten. Man har haft inne artilleripjäser, stora strålkastare men också båtar. Efter kriget fick man in mycket bilar för upprustning och senare försäljning.



Under 2:a världskriget pågick omfattande om- och tillbyggnadsarbeten på varvet. Mekaniska verkstaden byggdes på med en våning och en monteringshall byggdes till. Den skymtar bakom träden till höger på bilden. Snickeriet är snart klart när bilden togs. Annu är inte väggen mot öster färdigputsad. Utbyggnader pågår också av kajerna. Längst fram till höger i bilden ses Storvass som en tid fungerade som verkstadskontor. Nedanför ligger ett virkesförråd och slipspelet. Slipen hade ännu inte byggts ut till dagens längd.

Monteringshallens portar vetter mot väster och planen utanför. På planens andra sida byggs sedan en smedja med rörverkstad och plåtslageri. Den står klar 1945. Kapaciteten på den mekaniska sidan har nu kommit i kapp med god råge och skall komma att räcka i många år.

Två av de gamla båtskjulen rivs för att ge plats åt en modern och större

snickarverkstad. Här blir det ordentligt med utrymmen och utrustning. Verkstaden görs i två våningar med snickeri och båtverkstad i markplanet och sadelmakeri, upplagsplats och virkestork på andra våningen.

Återstår då motorverkstaden. Den byggdes klar 1946 på samma plats som den då rivna minverkstaden legat. Verksamheten som tidigare legat på Stenslätten flyttades hit. Från början hade man hand om både båt- och bilmotorer även om verkstaden byggts som bilverkstad med golv som svagt sluttade mot portarna. Båtmotorerna servades på lite olika ställen. Flest arbetena utfördes på motorerna i båtarna. Tändkulemotorerna tog mekaniska hand om medan dieselmotorerna servades i motorverkstaden. När sedan verksamheten utökades, i samband med att 200-båtarna kom, blev det för trångt i motorverkstaden och det övre förrådet alldeles invid inrättades som båtmotorverkstad.

Länge hade man saknat en ordentlig båthall för inomhusarbeten. Den har funnits med på planerings- och idéstadiet sedan kriget men inte blivit byggd förrän under de sista åren av 1970-talet. Då revs de återstående båtskjulen från 1910-talet. Hallen byggdes om invändigt med en målarverkstad 1982 och bakom tillkom ett nytt virkesförråd 1983. Målarverkstaden används också för arbeten med avancerad komposit med kolfiber som armering i nyare båtar.



Områdets äldsta byggnad är ett av förråden som övertogs från Fortifikation. Byggnaden används fortfarande liksom förrådet ovanför som gjorts om till båtmotorverkstad under 1970-talet.

Tältet vid stora slipen ställdes upp i slutet av 1980-talet för att underlätta arbetet på upptagna större fartyg och för att även kunna utföra arbeten vintertid. Till stor del var det arbeten på 200-båtar och bevakningsbåtar.

Regeringen tog beslut om försäljning av Rindövarvet under 1999. Dockstavarvets anbud antogs och den 6 december 1999 skrevs kontraktet som ledde till att Rindö Marine AB startade verksamheten i februari 2000. Vid köpet



följde 17 man med från den gamla arbetsgivaren. Två år senare var antalet anställda vid Rindö Marine 27 stycken. Idag arbetar 30 personer på varvet.



Till de stora investeringarna som gjorts de senaste åren kan nämnas ny slipräls och bädd för sliprälsen under vattnet, nya slipvagnar med hydrauliska stöttar, ramper för slamkrypare och installation av ny hydraulverkstad. Slipkapaciteten är nu utbyggd för fartyg med en dimension av Längd ca 50 m, Bredd max 8,5 m och fartygens vikt begränsas till ca 350 ton.

Produktionen är idag helt inriktad på reparationer och ombyggnationer av fartyg och båtar. Varvet har nära samarbete och underleverantörsavtal med motorleverantörer samt specialister inom hydraulik och fartygselektronik. Rindö Marine har etablerat sig som en stark leverantör i området avseende reparationer, modifieringar, service och konsulttjänster för yrkessjöfarten i Stockholms skärgård.



Rindö Marine har under de fem år som gått ändrat kurs mot en mer civil produktion. De kunder som allt mer kommer till varvet finns inom passagerartrafiken i Stockholms Skärgård såsom Strömma, Waxholmsbolaget, Hammarby Sjöstadsfärjorna. Men också myndigheter som Sjöfartsverket och Vägverkets Färjerederi utnyttjar varvet allt mer.

N. & C. Sundins Båtbyggeri

DOCKSTA (Ångermanland)

— Anlagdt 1905 —

S. H. T.

Det ständigt växande behovet af **motorbåtar** och sjödugliga fiskebåtar m. m. hafva gifvit oss anledning att efter flerårig praktik vid båtvarf anlägga ett **båtbyggeri i Norrland**, där moderna tillverkningsmetoder tillämpas och båtar af olika slag kunna byggas till billigt pris och inom kort tid efter det order ingått. Utom hvad nedanstående specifikation utvisar byggas äfven båtar af andra typer, såsom spelbåtar, jollar m. m., å hvilka ritningar på begäran tillhandahållas; äfvenså tillverkas åror, borrhade rundholt m. m.

Montering af motorer i båtar verkställes mot billig taxa (t. ex. för motorer å 5, 7½ å 10 eff. hkr. till resp. 50, 60 å 75 kr.) och undervisning i deras skötsel lämnas.

Alla båtar levereras fritt i Hernösand eller i Örnsköldsvik (eller i Ulföhamn) efter köparens önskan och sedan full likvid erlagts.

Högaktningsfullt

N. & C. Sundins Båtbyggeri

Postadress: **DOCKSTA.**

Specifikation.

A. **Motorbåtar** af trä, n:r 1, 2, 3 & 4. (Obs. Motoren ingår ej i prisberäkningen). Reling, sarg, stälfvar, spant och öfre bord af ek (till n:r 2 & 3 sarg af mahogny), motorunderlag af hårdt trä, resterande bordläggning af furu, omsorgsfullt fastnitade spant och stälfvar medelst prima kopparnitar. Sittbänkar. N:r 1 och 2 kravell- eller klinkbyggnad enligt önskan. N:r 3 är försedd med torpedobygd akter, men levereras med vanlig akterspegel till 50 kr. billigare pris än hvad prislistan utvisar.

Suntält, sufflett, salong eller kajuta erhålles till n:r 1, 2 & 3 mot prisförhöjning enligt öfverenskommelse.

Alla motor- och segelbåtar fernissas invändigt och målas eller fernissas utvändigt.

B. **Segeljakter** och s. k. **Centerbordsbåtar** tillverkas och ritningar samt kostnadsförslag tillhandahållas, då uppgift om ungefärliga storleken ingått.

C. **Fiskebåtar.** Dessa byggas mest på klink. Stälfvar och spant af ek, fastnitade med kopparnit; eljest användes galvaniserad spik. Roder och mast ingå ej i priset, men åror och roddklykor medfölja båten.

Större fiskebåtar. kostertyp, halfdäckade, längd från 26 till 32 fot tillverkas äfven till lägsta pris

Prislista

å **motorbåtar** — oberäknad motor — och å **fiskebåtar.**

Benämning	N:r	Längd fot	Bredd fot	Erfordras motor å eff. hkr.	Byggnads- sätt	Pris Kr.
Skärgårdsbåt	1	20—25	5½—6½	2½—5	Klink	250—400
Dito	..	..	..	..	Kravell	300—450
Större dito	2	23—25	6—6½	3—5	Klink	325—425
Dito	..	..	..	..	Kravell	375—475
Dito	..	26—30	6¾—7½	5—7½	..	500—675
Motorbåt	3	25—30	6½—7½	..	..	500—725
Dito	..	32—35	8—8¾	7½—10	..	800—900
Transport- & bogserbåt	4	32—42	8—10	7½-10 å 15	..	800—1.350
D:o Med suntält & skans	..	..	..	..	..	1.100—1.850
Fiskebåt (»Skötbåt»).....	5	20—26	5¾—7½	..	Klink	100—175

173

N. & C. SUNDINS BÅTBYGGERI

Docksta, Ångermanland.

Tillverkar alla slags moderna

Segel- och

Motorbåtar,

Centerbordsbåtar,

Jullar och

Fiskebåtar

— med och utan maskin —

Åror och Rundholt,

borrade, om så önskas.

Prima material.

Båtar mottagas för reparation.

Försäljer

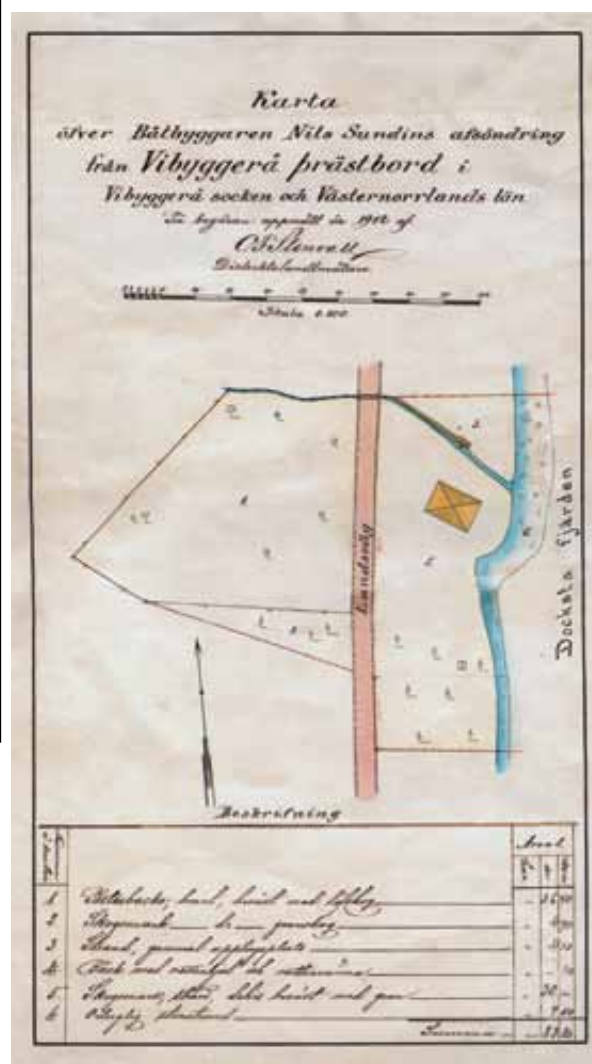
Benzin- och Fotogenmotorer,

allt till lägsta priser.

Annon i tidningen "Svenska Seglaren" 1908.



Nils Sundin Dockstavarvets grundare
med sin hustru Hulda.



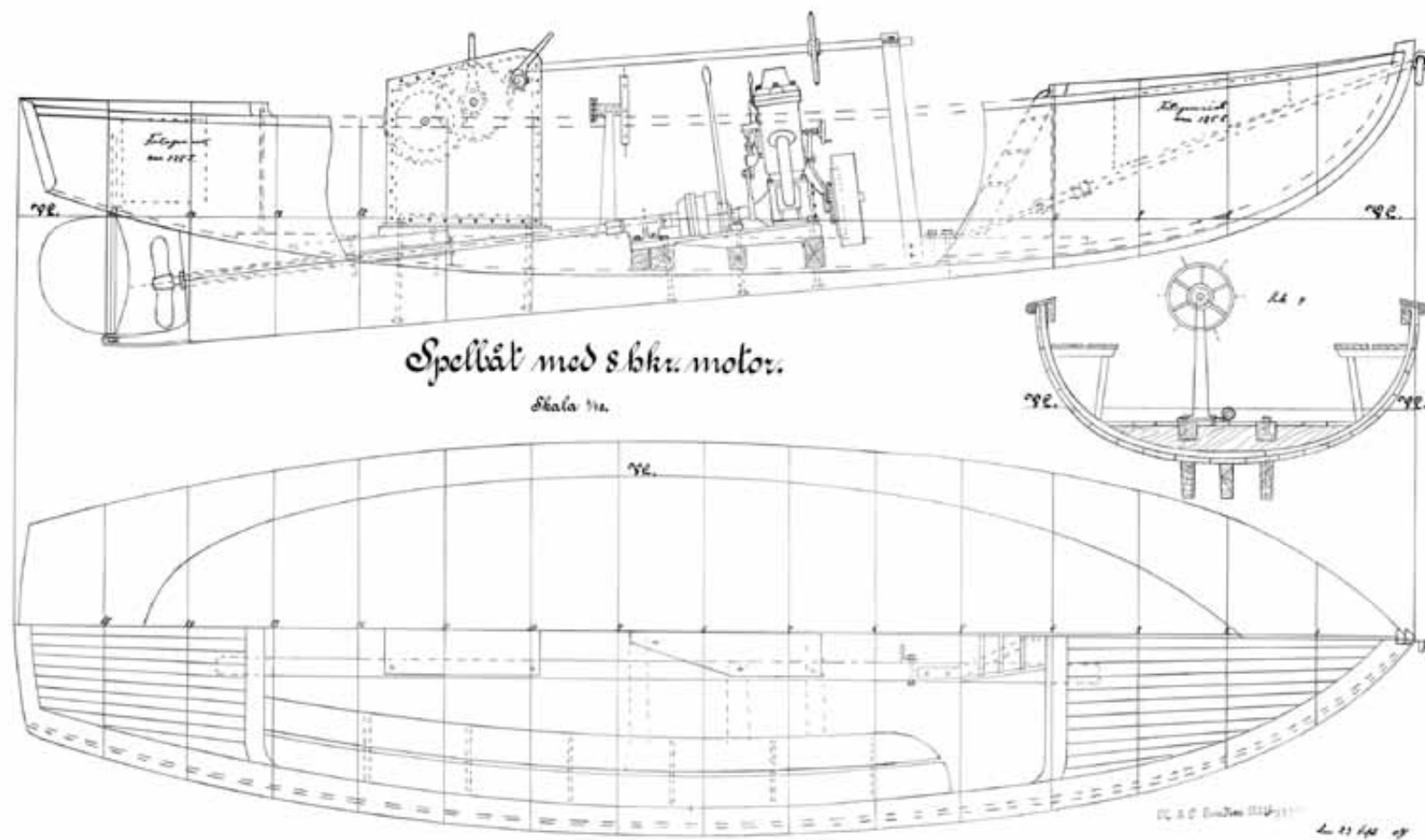
Varvsanläggningen på 1930 - talet.



Motorbåt byggd på 1920 - talet.

"THELMA", skärgårdskryssare 30 m², byggd 1914.
Konstruktör Karl-Einar Sjögren. Utlottningsbåt för
Härnösands SS.

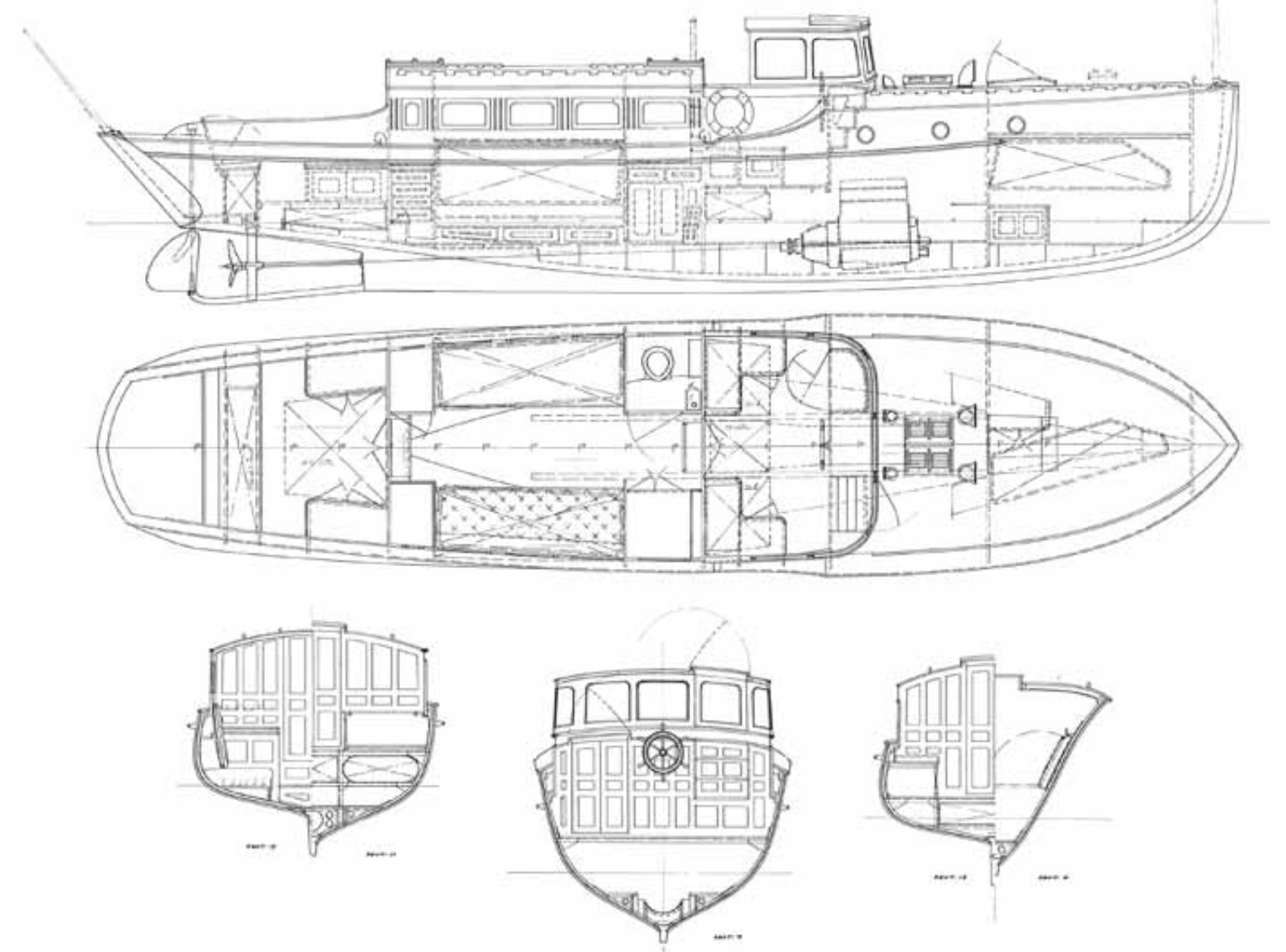




Varvsanläggningen 1952.



Fiskebåt byggd 1951 för Johan Wiberg, Sund.



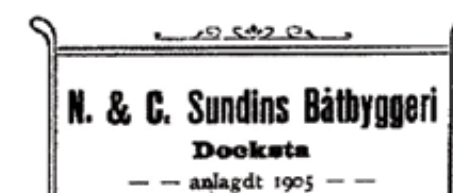
"HÅNGO" byggd 1937 för Källarmästaren Tengfeldt på Statt i Örnsköldsvik. Konstruktor C.G. Pettersson, ritn. 943.





"GÅSÖREN II" byggd 1938 för Ursvikens lotsar. Konstruktör N. Sundin.

"RATAN I" byggd 1937.
Konstruktör N. Sundin.





Originellt på Sandöbron 1946. Sundsvalls SS:s lottbåt åker lastbil från Docksta och befinner sig på bilden 40 meter över havet. Gösta Nordin som svarade för transporten, myser vid bilförarens sida, foto från Sundsvalls SS.



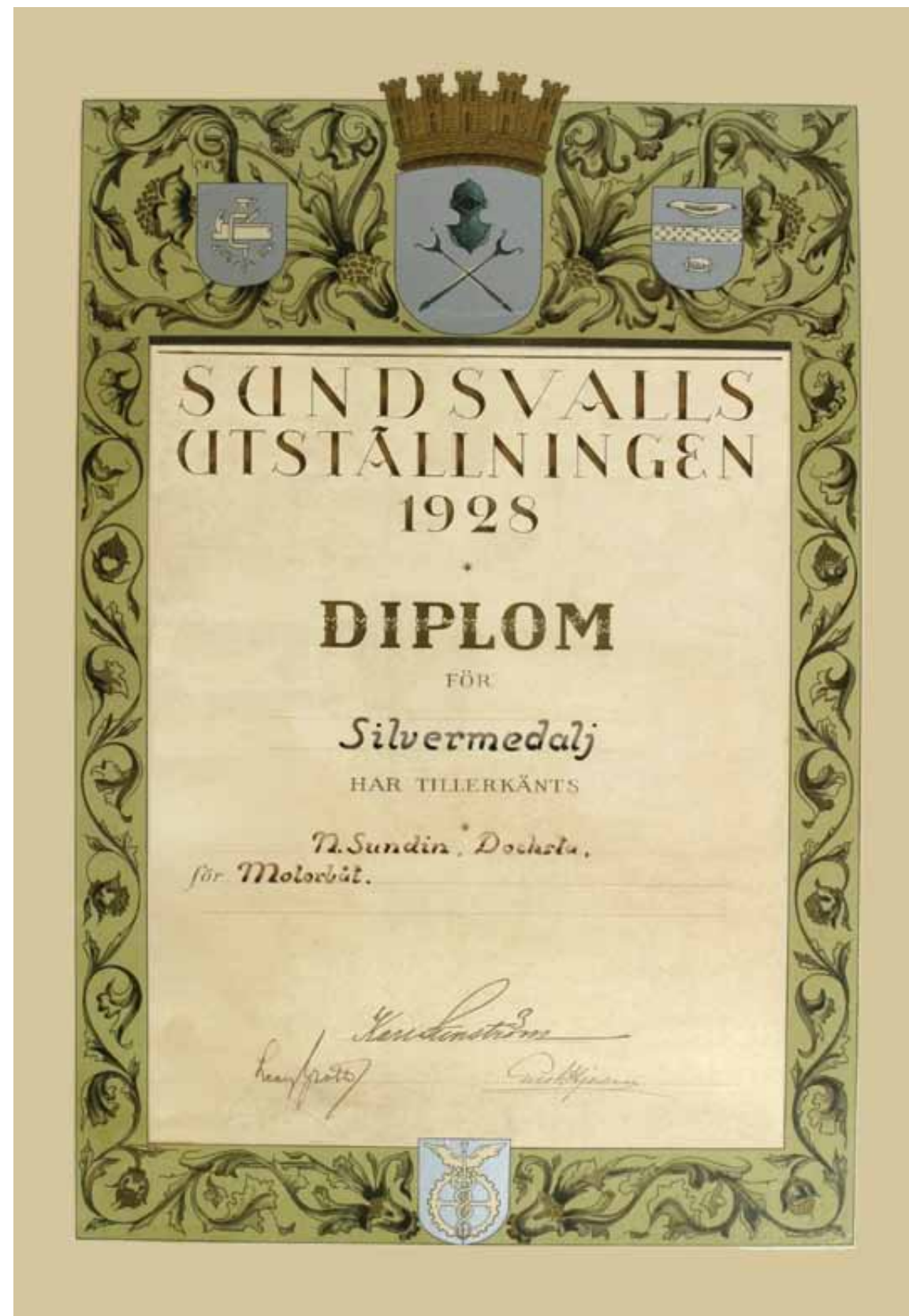
Lotskutter levererad 1939 till Salmis Lotsplats.
(Se linjeritning på mittuppslaget).



Helmer Viberg, Sven (Storsven) Viberg och Karl Sundin vid...



... färjebygge vid Sommen 1948.





*”KUNIGUNDA” byggd 1938 (skrov typ modifierad skötbåt).
Foto från Pelle Lotén*



”BREDSKÄR II” byggd 1947. Konstruktör N. Sundin.



*”MALÖREN II” byggd 1938 för lotsarna vid
Malörens Lotsplats.*



*Båtbyggarnestorn själv, Nils Sundin
vid 76 års ålder jobbar med Arholma
lotskutter.*



*”ESCONA” byggd 1939 konstnär Conrad Hedberg, Stock-
holm, konstruktör C.G. Pettersson, ritn 999 (båten blev
liggande hela världskriget p.g.a. bränsleransoneringen).*



*Karl Sundin, Helmer Viberg, Simon Nyberg och
Nils Sundin vid leverans av lotskuttern till Salmis 1939.
(Se linjeritning på mittuppslaget).*



*”Altenativ produktion”, ett
sportflygplan på slipen för
reparation av en ponton, i
slutet av 1950 talet.*



(Ovan) Motorbyte genom sidan på "Tjb 25" Luleå 1978. Hans Olof Böhlenius och Harry Edström. Foto från ÖA.

(T. v.) "SOLITUDE" vid kaj 1967.

(Nederst t. v.) Sista nybygget i trä, "MARIA" byggd 1967 (systerbåt "MONA"), konstruktör Jac M. Iversen, ritn 1033.

(Nedan) Första stålbåten "GÅSÖREN" byggd 1957, linjeritning C.G. Pettersson. På däck Olle Sundin och K.A. Sundin.



Plåtbyte på lotskutter, 1970-talet. Foto från ÖA.



NB 317 "BOTHNIA" 1980. Foto från ÖA.



Olle Sundin, K.A. Sundin och Torsten Sundin 1977. Foto från ÖA.

(Nedan) Uppfällning av bärplan på bärplansbåten "AQUA-VOLO" 1970. John Renlund, Urban Bontelius (från Sjöfartsverket) och i baskern Karl Sundin. Foto från ÖA.





*(Ovan) Torsten och K.A. Sundin i en lotsbåtsbytt.
Foto från ÖA.*

(Ovan t. h.) NB 308, "Lotsbåt 732", Luleå Lp. Levererad 1978. Foto från ÖA.

*(T. h.) Blivande Statsministern Torbjörn Fälldin i samspråk
med K.A. Sundin inför valrörelsen 1976, Helmer Viberg
jobbar oförtrutet vidare. Foto från ÖA.*

*(Nedan) Dop och sjösättning av "SOLITUDE" 1967. Nästan
hela Docksta var på plats.*



*Grundaren Nils Sundin vid god vigör i
85 årsåldern, 1965.*



*Kalle Sundin med sin obligatoriska basker, på
bogserbåten "LJUSNE", vid sommarstället i
Baggviken på Mjältön, 1974.*



NB 301. "Lotsbåt 782", Gävle Lp. Levererad 1976.



"MÅSEN" byggd 1939, konstruktör N. Sundin.

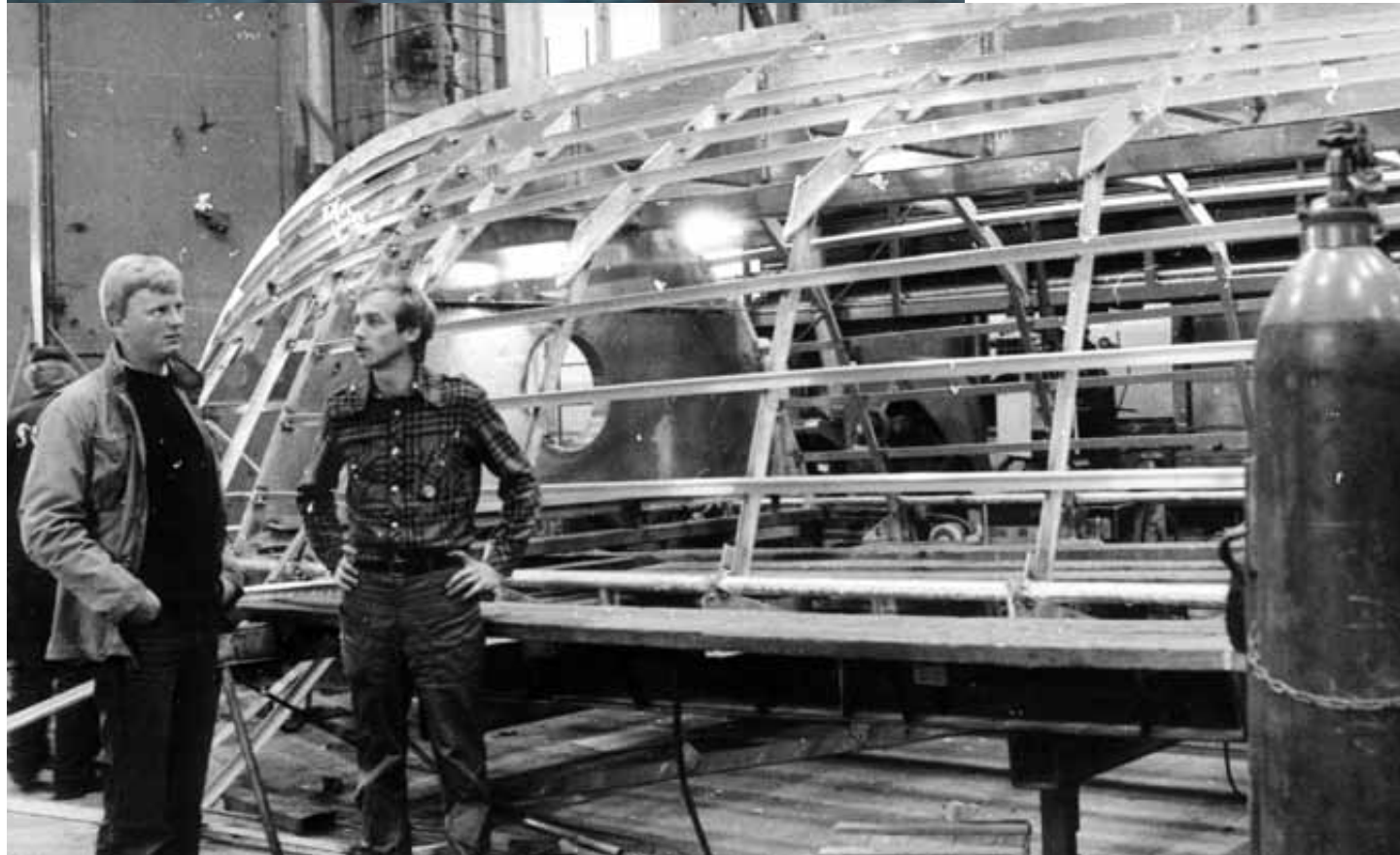


"PUCK" byggd 1946, konstruktör Olle Sundin.



(T. v.) NB 325 "ELIDA" byggd för Vattenfall 1983.

(Nedan) Bengt Larsson, Dalarö och K.A. Sundin samtalar kring NB 324 "VINDBÅDAN I" 1982. Foto från ÖA.



"MERCUR"



"NEPTUN"



"STARKAD"



Sjötransport



"PILOT I"

Diverse lotsbåtsleveranser.



”TV 03” på slip för förlängning 1985. I bakgrunden bogserbåten ”NESTOR”, Piteå för utbyggnad av styrhytten.



Skrovdelen till ”TV 03”. Foto från ÖA.

Varvsanläggningen 1995 (observera det smala landområdet mellan E4 och Dockstaffjärden). Finska trålaren ”SILVA” av Kaskö på slipen. Foto: Borg.



(Ovan) Största reparenten genom tiderna, ”TINTO” Nordgrens Rederi, Ö-vik, 1995. På slipen ”KBV 104”.



(T. v.) Stridsbåt konverterad till polisbåt.

(Nedan t. v.) NB 338 ”LÅNGVIK” byggd 1990.

(Nedan t.h.) NB 461 ”FENIX” byggd 1998 för Stockholms Brandförsvär.





NB 320 "ELDINOR" byggd 1981 för Lidingö Brandförsvär.

NB 339 "RITA III" byggd 1990, passagerarbåt för egen räkning. Foto: Borg

Holmfärjan "HELENA ELISABETH" torrsatt på slipen för översyn, samt "KBV 306", Luleå vid kaj för diverse arbeten.



Stridsbåt 90 H



15 stridsbåtar lastade i "USS TORTUGA" (Landing Ship Dock) under övningen Strong Resolve 2002.





27 juni 1990. Prototypen för Stridsbåt 90 H. Stridsbåt HELGE

Övre raden från vänster: Håkan Brännmark, Mikael Nilsson, Inge Nyberg, Håkan Wedin, Inge Westin, Martin Wiklund, Kent Westin, Alf Söderström, Göran Olsson, och Anders Bergström.

Nedre raden från vänster: Martin Sundström, Pelle Sundin, Marianne Sundin, K-A Sundin, Åke Olsson, Per Öberg, Törsten Sundin, Göran Wiberg, Arne Wiberg och Peder Olsson. Foto från ÖA.



3 st stridsbåtsskrov under tillverkning i nybyggnadshallen, slutet av 1990 talet.



Alf Söderström kollar bottenkonstruktionen.



P-A Westin, Docksta Elteknik drar kabel.



Stridsbåt 90 H i full fart.



"BLÅTUNGA"



"CB 90 HMN"



"ENFORCER"



"ENFORCER II"



"SUCKEN"



"RYSSBÅTEN"

Varianter utvecklade från Stridsbåt 90 H.



(Ovan t. v.) NB 449 ""INTERCEPTOR 105" under utrustning 1999.

(Ovan t. h.) 3 st liknande på plats i Mexico.

(Ovan) Rindö Marine, reparations- och servicevarvet i Stockholms skärgård för både amfibieförsvaret och civila kunder.

(T. h.) Stridsbåtar vid Rindö Marine.





Stridsbåtar konverterade för Söräddningssällskapet.



*Testkörning av stridsbåt innan leverans till Norge.
Foto; Lennart Borg.*

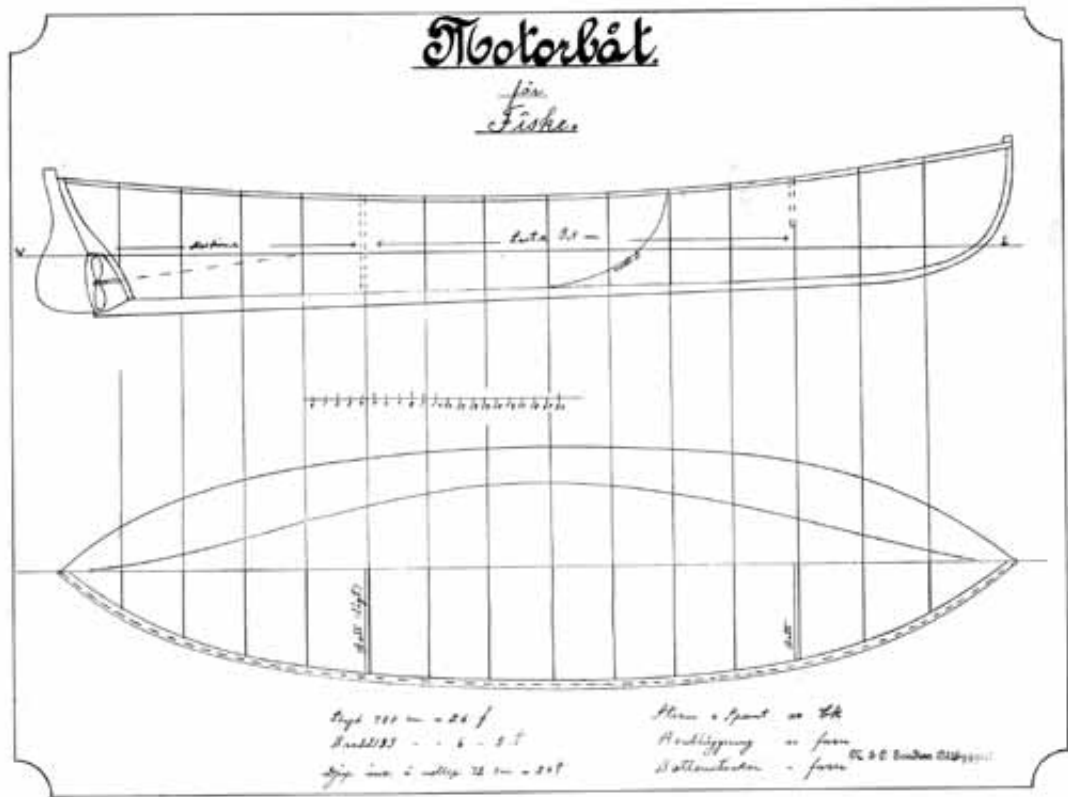


Testkörning i Malaysia.

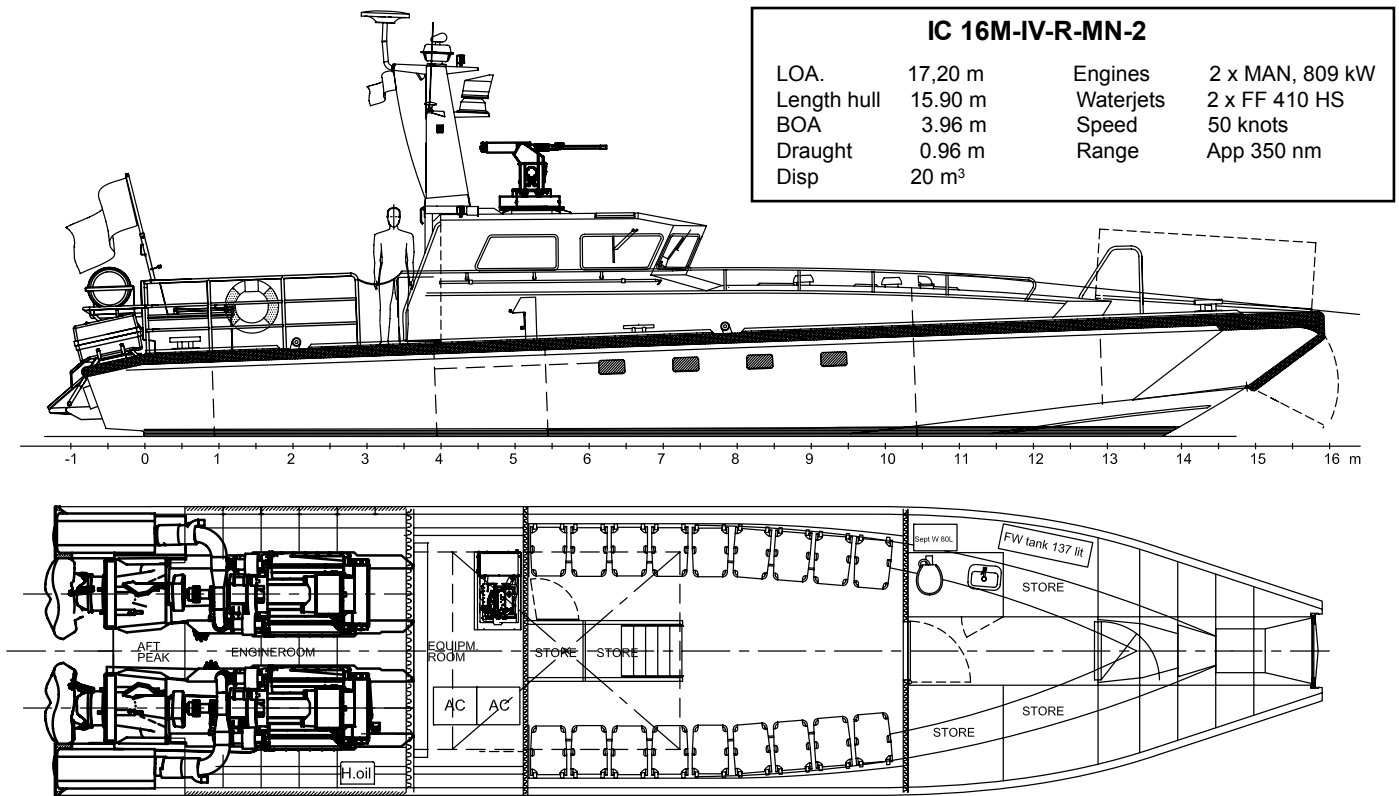


*Kulturkrock mellan en familj
i en urholkad trädstam och en
modern stridsbåt.*





Äldsta bevarade ritningen på en motorbåt för fiske.



Personalen på Dockstavarvet 2005



Stående fr. v. Pär Viberg, Martin Sundström, Tomas Fange, Daniel Bubr, Kent Westin, Lage Sjögren, Anders Wallén, Per Öberg, Håkan Vedin, Roger Sundström, Sven-Anders Sundin, Karl-Anders Sundin, Jonas Hellström, Fredrik Bergström, Torsten Sundin, Thomas Hörnfeldt, Jan Sellgren, Pelle Sundin, Anders Bergström, Eje Sevelin, Alf Söderström, Anders Holmgren, Göran Viberg, Eivor Sidekrans, Magnus Sörensson, Torbjörn Larsson.
Knästående fr. v. Underentreprenörerna Leif Edlund, Anders Viberg, Hans-Olof Böhlenius, Ragnar Fuberg, Martin Wiklund och Harald Nyberg, från Docksta Elteknik samt varvets transportansvariga, Roine Nordenmark och Bengt Olofsson.
 Foto: Borg

Personalen på Rindö Marine 2005



Fr. v. Thomas Lindberg, Thomas Wallinder, Truls Langendal, Inga-Lill Persson, Mats Ryde, Tom Tureborg, Sören Österberg, Robin Hügblom, Kalle Hedberg, Martin Johansson, Peter Holmqvist, Walter Berteussen, Hans Strindholm, Lars Woxlin, Johan Sjögren, Ulf Mansnéus, Niklas Johansson, Jack Björklund, Helen Salomonsson, Anders Dahlgren, Torbjörn Larsson, Rune Jansson, Peter Haglund (praktikant), Kalle Karlsson, Stig Ewerth, Henrik Larsson, Björn Johansson, Göran Ewerth.
Saknas på bilden: Robert Richardsson, Rado Pavlovic, Robert Modigh, Olle Karlsson och Stig Lindberg.

Båtbyggare under 100 år i Docksta



Nils Sundin
1880 - 1971



Karl Sundin
1918 - 1975



Tredje generationen:
Karl-Anders, Torsten och Per Sundin