

Hintergrund

Der Verein „Forsviks Werft“ wurde 1995 als ideeller Verein mit dem Ziel gegründet, den Seitenraddampfer *Eric Nordevall* zu rekonstruieren und ein Replikat anzufertigen.

Der Seitenraddampfer *Eric Nordevall* wurde im Jahre 1836 gebaut, und versank nach einer Havarie im Jahre 1856 im Vättern-See, wo er in einer Tiefe von 45 Metern auf dem Grund steht und sich immer noch in gutem Zustand befindet.

Eric Nordevall war einer von fünf Raddampfern die speziell gebaut wurden, um auf dem Göta-Kanal verkehren zu können. Um den Kanal mit seinen vielen Biegungen und die engen Schleusen passieren zu können, waren die Schaufelräder in die Rumpfsseiten eingerückt. Diese spezielle Rumpfform wurde „Violinen Typ“ genannt.



Zusammen mit ihren Schwesterschiffen revolutionierte *Eric Nordevall* den schwedischen Verkehr und machte es erstmalig möglich, von Göteborg nach Stockholm und zurück nach einem festgelegten Zeitplan zu reisen.

Ein Raddampfer wie *Eric Nordevall* bildet den Übergang von der traditionellen Reise mit Pferd und Wagen zu den neuen, mechanisch getriebenen Transportmitteln der modernen Zeit. Außerdem zeigen sich hier die großen Fortschritte in der schwedischen Industrie- und Gießereitechnik.

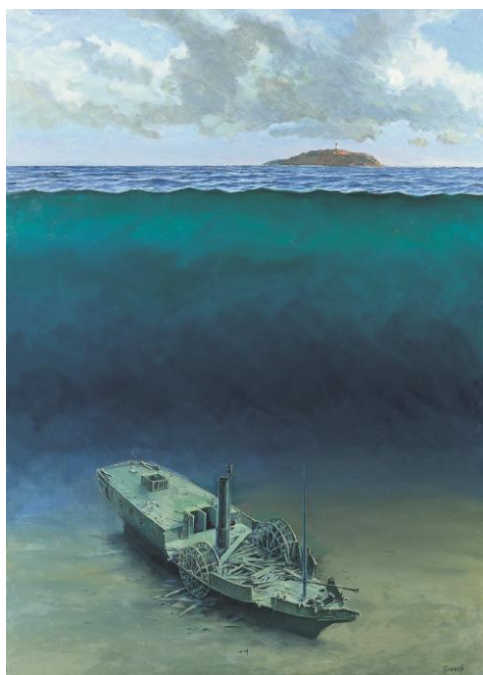
Eric Nordevall II, der Nachbau, wird so originalgetreu wie nur möglich mit den alten Techniken gefertigt, die man früher aus England und Schottland übernommen hatte.

Einige Änderungen am Schiff mußten vorgenommen werden, um die Anforderungen des Schwedischen Seefahrtswerkes z.B. in Sachen Sicherheitstechnik zu erfüllen.

Der Seitenraddampfer *Eric Nordevall II* wird auch gebaut, um altes, maritimes Handwerk aufleben zu lassen. Der Verkehr mit Raddampfern auf dem Göta-Kanal, der gerade auch für Passagiere und Raddampfer gebaut wurde, soll wieder stattfinden wie in alten Zeiten.



Die Bewahrung und Erforschung des Wracks des Raddampfers *Eric Nordevall* wird seit seiner Lokalisierung im Jahre 1980 stetig vorangetrieben.



Das Wrack wurde außerhalb der Stadt Vadstena nördlich der Insel Jungfrun, friedlich und wohlbehalten, am Boden des Vättern-Sees stehend gefunden.

Der Raddampfer wurde 1836-1837 auf der Hammarsten Werft in der Stadt Norrköping für Verkehr auf dem Göta-Kanal zwischen Göteborg und Stockholm gebaut. Der Kanal war in seinen in voller Länge gerade fünf Jahren vorher eröffnet worden.

Eric Nordevall vertritt in Europa die erste Generation von Dampfschiffen für den allgemeinen Gebrauch. Schiffe dieser Art wurden um 1820 ursprünglich in Schottland für den Verkehr auf Flüssen und in Flussmündungen entwickelt. Der schottische Ingenieur Daniel Frazer, der zu der Zeit Leiter der Motala Werkstatt war, entwarf die beiden Seiten-Balancier-Dampfmaschinen für das Schiff. Motala Werkstatt war eine der ersten mechanischen Werkstätten in Schweden und dominierend in der Entwicklung von Marine-Dampfmaschinen und Schiffsbautechnik des 19.

Jahrhunderts. Auch der Dampfkessel von *Eric Nordevall* wurde in Motala Werkstatt gebaut.

Eric Nordevall wurde von einem der bekanntesten Konstrukteure der Zeit in Schweden entworfen, dem Marineoffizier Johan Gustaf von Sydow. Der Bau von *Eric Nordevall* wurde 1833 durch die Reederei **Ångfraktbolaget Stockholm-Göteborg** in Auftrag gegeben. Nach einer kurze Zeit als Postschiff zwischen Ystad und Stralsund begann der Raddampfer seinen Dienst auf dem Göta-Kanal.

Das Schiff wurde nach dem Ingenieur Erik Nordvall (1753-1835) benannt. Er war einer der Techniker im Kanal- und Schleusenbau des 18. und frühen 19. Jahrhunderts in Schweden.



Wer war *Eric Nordevall*?

Erik Nordvall, wie er ursprünglich geheißen hatte, wurde 1753 in der schwedischen Gemeinde Överkalix in Norrbotten, geboren. Sein Vater Jonas Nordvall war Pastor.

Erik Nordvall studierte in Uppsala ab 1770 und wurde als Bergbau- und Wasseraufbauingenieur ausgebildet 1784 war er der Erbauer der

Hjälmare-Kanal Schleusen und des Strömsholm-Kanals. Er wurde in Eskilstuna Fristad beschäftigt und 1779 zum Direktor ernannt.

Erik Nordvall war im Jahre 1785 mit Frederica Branting liiert (nach heutigem Wissen verwandt mit Hjalmar Branting, Premierminister von Schweden).

Erik Nordvall plante und begann 1788 den Bau der Porphyrt-Werke in Älvdalen. Er verbesserte die Zeichnungen der Berg Schleusen in Trollhättan und bei deren Eröffnung am 19 August 1790 wurde eine der Schleusen nach ihm benannt.

***Erik Nordvall* sorgte im Februar 1796 für die Sicherung der Dannemora-Grube vor einer schweren Flut. Er plante 1798-99 die Arbeiten, zur Verstärkung der Brücke Norrbron in Stockholm, die 1780 eingestürzt war.**

Erik Nordvall wurde 1801 zum Major Mechanikus des mechanisches Korps in der schwedischen Marine ernannt. Er kaufte 1802 den Bauernhof Nyby und baute ihn entsprechend eigenen Zeichnungen um.

Erik Nordvall führte in den Jahren 1806-1809 den Wiederaufbau des Södertälje-Kanals, der eine Schleuse hatte. Damit war der ganze Weg vom See Mälaren in die Ostsee schiffbar.

-Erik Nordvall wurde 1816 geadelt und trug als Adeliger dann den Namen **Eric Nordevall**.

Er wurde 1819 zum Leutnant Oberst Mechanikus in der schwedischen Marine ernannt.

-Eric Nordevall war Mitglied der Akademie der Wissenschaften, der Akademie der Landwirtschaft und der Akademie der Künste.

-Eric Nordevall nahm auch am Bau des Göta-Kanals teil. Dieses war auch der Grund dafür, dass eines der allerersten Dampfschiffe, das für den Linienverkehr auf dem Kanal gebaut wurde, ein Jahr nach seinem Tod

-Eric Nordevall genannt wurde.

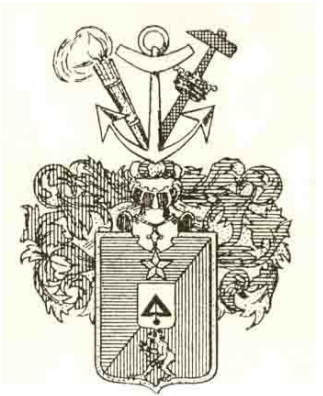
-Eric Nordevall starb in Stockholm im Jahre 1835.

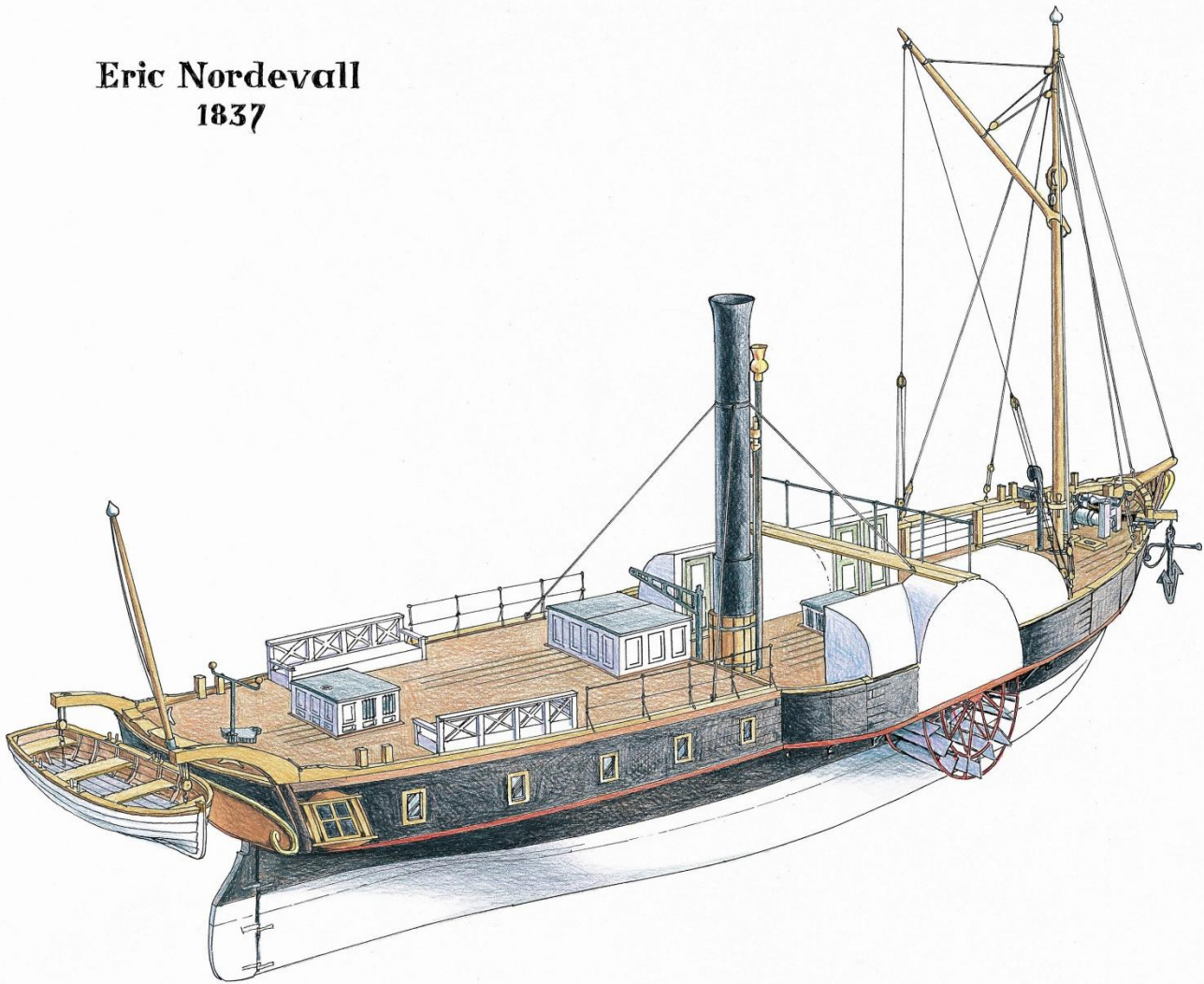
Anmerkung;

Im 19. Jahrhundert wurde keine eindeutige Schreibweise des Namens im Bezug auf das Schiff verwendet. Der Name des Raddampfers wurde tatsächlich auf verschiedene Weise in der schwedischen Schifffahrts-Liste erwähnt:

Nordwall 1837, Eric Nordewall 1839, Erik Nordvall 1846 und Erik Nordvall 1854. Auf der geretteten Glocke des Schiffs ist der Name **Erick Nordwall** und auf dem Namensbrett des Schiffs steht **E. Nordevall**.

John Ericsson, ein anderer berühmter schwedischer Erfinder und Ingenieur, lebte 1803-1889.



Eric Nordevall
1837

Der Raddampfer *Eric Nordevall* liegt in einem einzigartigen Erhaltungszustand am Boden des Vättern-Sees. Als das Wrack gefunden wurde, war der Hauptteil der Außenhülle noch so intakt wie vor 150 Jahren, als das Schiff sank. Dieses liegt an den vorteilhaften Bedingungen im Süßwasserklima des Vättern-Sees.

Während der 80er Jahre des 20. Jahrhunderts wurden an *Eric Nordevall* umfangreiche Untersuchungen durchgeführt. Das Nationale Maritime Museum fertigte während der Jahre 1985 - 1989 umfangreiche Foto- und Filmaufnahmen vom Liegeplatz in einer Tiefe von 45 Metern an. Dieses geschah in Zusammenarbeit mit einigen anderen Institutionen, wie der Göta Kanal AB, der Meßabteilung der Tauchtechnik an der Chalmers Universität der Technologie in Göteborg, der Verwaltung Östergötlands Län und dem Hauptbüro der Nationalen Antiquitäten in Stockholm.

Die Vereinigung zur Bergung des Raddampfers *Eric Nordevall* wurde im Mai des Jahres 2000 gegründet und ist ein unabhängiger Bereich des Motala Museums und der historischen Abteilung der Industrie der landwirtschaftlichen Kulturgesellschaft. Die Aufgabe der Vereinigung ist es, für die Bergung und Konservierung des Raddampfers *Eric Nordevall* zu sorgen und das Schiff dann in einem historischen Museum der Industrie in Motala, beispielsweise der alten Motala Werkstatt, aufzustellen. Der Projektplan zur Bergung ist den Beteiligten bereits vorgestellt und als positiv befunden worden, jedoch ist die volle Finanzierung des gesamten Projektes gefordert, bevor die Bergung begonnen werden kann.

Detailles über Eric Nordevall II

Art: Seitenraddampfer (Violinen Typ, eingerückte Schaufelräder)

Anzahl Spanten: 58 Eichespanten

Länge: 28,6 Meter

Verdrängung: 150 Tonnen

Größte Breite: 6,95 Meter

Breite zwischen den Rädern: 4,3 Meter

Tiefgang: 1,9 Meter

Maschinen: Zwei Seitenbalancier-Dampfmaschinen mit jeweils 17 PS

Geschwindigkeit: ca. 7 Knoten

Passagiere: ca. 80

Klassifizierung: Entsprechend der Richtlinien des Schwedischen Sjöfartsverket für Küstenfahrten

Beplankung: Eicheplanken auf Eichespanten



Das Passagierschiff Eric Nordevall II

Genau wie sein Vorgänger von 1836, befährt der Raddampfer *Eric Nordevall II* den Göta-Kanal zwischen Göteborg und Stockholm. Ab 2011 soll es möglich sein, *Eric Nordevall II* zu chartern und regelmäßig Reisen zu unternehmen. Der Zeitplan und die Preisliste werden zu einem späteren Zeitpunkt bekannt gegeben.

Eine Reise mit *Eric Nordevall II* ist viel mehr als nur eine Reise auf dem Göta-Kanal. Sie vermittelt eine authentische Erfahrung davon, wie Menschen am Anfang des 19. Jahrhunderts reisten. Die zwei 17 PS Dampfmaschinen treiben die großen (3,6m Durchmesser) Schaufelräder auf 28 U/min, und geben dem Schiff eine Reisegeschwindigkeit von 7 Knoten.

Die Mannschaft trägt historische Kleidung, Mahlzeiten werden auf dem hölzernen Ofen in der Kombüse zubereitet. Der Dampfkessel wird durch Holz gefeuert, das von am Göta-Kanal angelegten Holzlagern stammt. Es ist möglich, sich gegen Entgelt zum Beispiel als Heizer oder Mannschaftsmitglied für eine Passage zu verdingen. Wie auch sein Vorgänger, muss der Raddampfer *Eric Nordevall II* durch schwierige Passagen wie Schleusen und enge Biegungen entlang dem Göta-Kanal gezogen.



Wie wird das Projekt abgewickelt?

Das Projekt begann mit der Konstruktion des Raddampfers *Eric Nordevall II* im Jahre 1995. Bis jetzt haben ungefähr 200 Personen an dem Schiff gearbeitet. Die Ausbildung in maritimen Handwerkstechniken ist zusammen mit dem „Trätekniskt Centrum TTC“ in Tibro, dem „Hantverkscentrum“ und der „Arbetsförmedlingen“ durchgeführt worden. Die Finanzierung erfolgt durch die vielen Hauptsponsoren, Sponsoren, Aktionäre und Mitglieder, die durch ihre Mitgliedsbeiträge Geld zur Verfügung gestellt haben. Bis jetzt hat das Projekt 73 Millionen SEK (7,5 Million EUR) gekostet und am Ende werden die Kosten ungefähr 75 Millionen SEK (7,7 Million EUR) betragen.

Das Schiff wird in der Werfthalle und an der Dampferbrücke von Forsviks Werft gebaut. Der Dampfkessel ist in Karlskrona in der Kockum Werft genietet worden und die Dampfmaschinen sind in der Motala Werkstatt gebaut worden.

Allen Interessierten ist es möglich, zu diesem einzigartigen Projekte beizutragen, in dem sie einzelne Teile des Schiffes bezahlen oder Anteile am fertigen Schiff kaufen.

Werden Sie Aktionär bei *Eric Nordevall II*!

Wenn Sie Anteile am Raddampfer *Eric Nordevall II* kaufen um das Projekt zu unterstützen, werden Sie nach Beendigung der Bauphase als Aktionär an einem schwedischen Raddampfer teilhaben. Sie erhalten einen reich verzierten Aktienbrief als Bestätigung

Für Ihre Mitgliedschaft setzen Sie sich bitte mit Forsviks Werft in Verbindung:

Telefon: 00046-(0)505-41250.

E-Mail: varvet@nordevall.com



Der Stapellauf, die Antriebsanlage und die Tauf-Reise

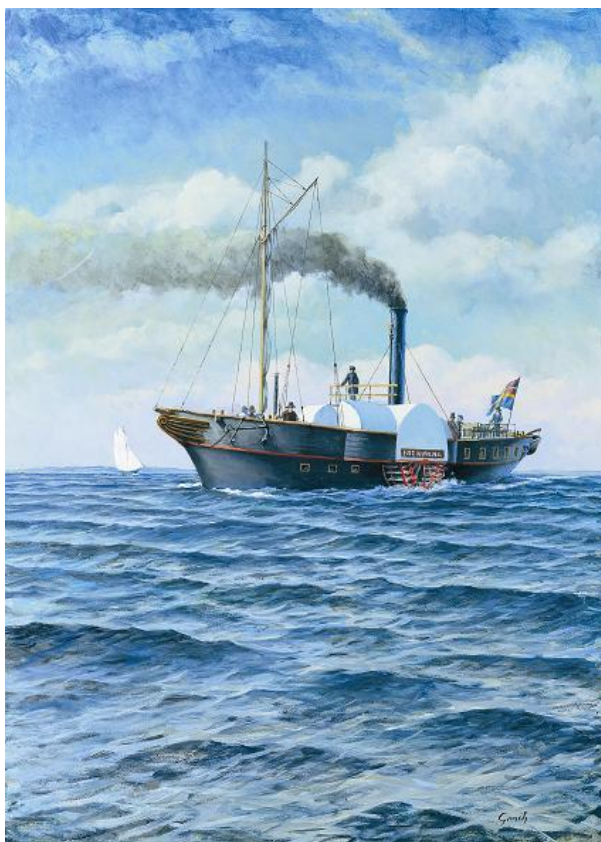
Der Raddampfer *Eric Nordevall II* ging am Schwedischen Nationaltag, dem 6. Juni 2009 vom Stapel und machte an der Dampferbrücke von Forsviks Werft fest. Der Tag war mit vielen Aktivitäten gefüllt.

Historische Boote lagen vor Anker und die Rettungsbootvereinigung zeigte Rettungsübungen. Mehr als 10.000 Besucher genossen den großen Tag.

Am 14. Juni 2009 wurde der Raddampfer *Eric Nordevall II* zuerst nach Karlsborg und dann am 16. Juni über den Vättern-See nach Motala zu der alten „Motala Verkstad“ geschleppt. Genau wie der originale *Eric Nordevall*, ist der Nachfolger *Eric Nordevall II* mit einem Dampfkessel und Maschinen des gleichen Typs wie die von 1836 ausgestattet worden. Welch eine historische Gelegenheit, denn es war die alte „Motala Verkstad“, die vor 170 Jahren die Vorlage für die heutigen Dampfmaschinen gab, gebaut in der heutigen „Motala Verkstad“. Der Dampfkessel für den Raddampfer *Eric Nordevall II* ist von der Kockum Werft in Karlskrona gebaut worden.

Der Raddampfer *Eric Nordevall II* verholte am 28. Juni 2009 zu seinem Heimathafen in Forsvik. Hier wird er in den Jahren 2010 und 2011 fertig gestellt und ausgestattet.

Der Raddampfer *Eric Nordevall II* soll im Juni 2011 auf dem Göta-Kanal seine Tauf-Reise von Forsvik nach Riddarfjärden in Stockholm antreten. Dort wird er, frisch getauft, seine erste Dienstreise beginnen. Genau so, wie es sein Vorgänger *Eric Nordevall* im Jahre 1837 tat.



Illustrationen: Reinhardt Grosch

Text und Bild: Forsviks Varv, in deutscher Überarbeitung von Andreas Hübner

Forsviks Varv

Bruksvägen 2

546 73 FORSVIK

Telefon: +46 505-41250

E-mails: varvet@nordevall.com

Internet: www.nordevall.com