

Ekensbergs varv 1870-1971



Ny bok om Ekensbergs varv kommer i maj

Ekensbergs varv var Stockholms näst största varv innan det lades ner i början av 1970-talet. Det hade vuxit i takt med att slussarna mellan Mälaren och Östersjön blivit allt större. Till slut kunde varvet dock inte expandera mer och lades ner för gott 1971. Då hade det funnits i drygt 100 år, efter starten 1870.

Jag träffar Ibb Jessen som är på besök i Varvseken för att planera lanseringen av sin nya bok: **Ekensbergs varv 1870–1971**, som han skriver tillsammans med Rickard Sahlsten. Vi tar bland annat en promenad runt varvsområdet och Ibb visar mig platsen där det tidigare låg en slip. Tittar man noga kan man fortfarande se rester av rälsen ute i vattnet.

Ibb är ingenjör, uppvuxen intill Boghammars varv på Lidingö där hans pappa arbetade i 37 år. Det var också där han fick sitt intresse för varv och båtar. Han har tidigare skrivit flera böcker i ämnet, bland annat om Boghammars varv, Hammarbyverken och Löfholmsvarvet som låg på det som i dag heter Lövholmen – ett område (i Gröndal) som nu står och väntar på att bebyggas.

Det var när Ibb blev pensionär som han började skriva; han ville berätta för barn och barnbarn om sin och familjens dansk/norska ursprung. Sedan dess har det blivit en hel rad böcker om industri, byggnader, varv och båtar.

Den nya boken om Ekensberg kommer ut i maj. Presentationen kommer att hållas i Varvseken – en heldag dedikerad till varvet och de fartyg som byggts där. Samtliga 120 fartyg som byggts på varvet kommer att finnas med i boken. Flera intervjuer med tidigare varvsanställda har också genomförts.

Varvet hade sina upp- och nedgångar i takt med konjunkturen. Ibb berättar om en av direktörerna, Evald Pira, som han beskriver som en framtidsman. Pira var chef i närmare 20 år (mellan 1924 och 1942). Det var då verksamheten bland annat riktade in sig på brokonstruktioner; man monterade och reste brobågarna till både Tranebergsbron och Västerbron och klarade sig på så sätt genom krisår och svaga konjunkturer. Ekensberg förfogade över två flytdockor som bogserades till platsen där broarna skulle resas för att på platsen fungera som arbetsplattform. Ett annat intressant avsnitt i boken handlar om de så kallade tyskbåtarna, som byggdes för tyska rederier under kriget och som efter kriget togs i beslag av den svenska myndigheten "Flyktkapitalbyrån" på uppdrag av de segrande alliansmakterna

Robin Lapidus