



# CLAES INSULANDER

5 april 1945 – 29 maj 2023.



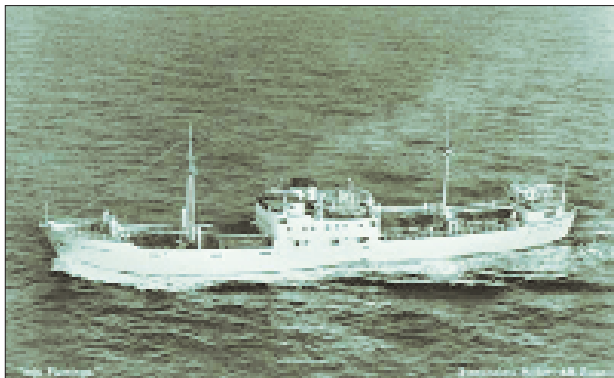
*Bild från Håkan Pieniowskis film »Ånga om sommaren« 2018.  
Foto: Bengt Rundgren.*

Den 5 april 1945 föddes Claes Insulander, son till Håkan och Senta Insulander och yngst av fem syskon.

Äldst i syskonskaran var Eva, som under åtskilliga år kom att vara ordförande i Föreningen Ångfartyget Mariefreds Vänner. Härefter följde bröderna Johan, Staffan, samt Per, som under 1970-talet var styrman ombord på s/s Mariefred.

Familjen bodde på Djursholm och fadern var ingenjör och VD i ett företag i LM Ericssonkoncernen. Somrarna tillbringades i hus vid Löka ångbåtsbrygga på Möja. Här fick Claes i sin barndom uppleva Waxholmsbolagets ångbåtar och inte minst ångbåtsbefälhavare. Somrarna bjöd också på resor i familjens segelbåt, en första smak av livet till sjöss. En sommar under första hälften av 1950-talet tillbringades i Göteborgs norra skärgård.

Ett besök ombord i Sveabolagets lastfartyg Flamingo, då Claes var i tioårsåldern, var så pass givande och minnesvärt att det tycks ha utgjort en tydlig inspiration att långt senare i livet söka sig till sjöss.



*Sveabolagets lastfartyg Flamingo. Foto: Sveabolaget.*

## STOCKTORP

I mitten av 1950-talet köpte familjen en gård i Sörmland, Stocktorps gård i Mellösa socken i Flen. Här väcktes ett naturintresse, ett intresse för Södermanland och kanske inte minst för kyrkor.



*Stocktorps gård utanför Mellösa.*

År 1969 sålde familjen Insulander Stocktorp och köpte en fastighet i Mariefred vid Klostergatan i närheten av ångbåtsbryggan.

I samma vecka köpte Claes motorfartyget Vidar, byggd som ångslup år 1865 för lokaltrafiken i Stockholm men fartyget kom sedermera få en dieselmotor installerad, moderniserad och gick som passagerarbåt bland annat i Stockholms skärgård, Stavnäs-Sandhamn och därefter i Härnösand.

Familjen Insulander kom att använda Vidar som privat fritidsbåt med hemmahamn Mariefred för många resor och äventyr under delar av 1970-talet innan Vidar fick nya ägare.

Fartyget, nära 160 år gammalt, finns kvar ännu och har kajplats vid Strandvägen i Stockholm, strax väster om Djurgårdsbron

## MOTORFARTYGET VIDAR



*Vidar 1967. Foto: Bengt Fogelberg.*

Åren 1964–1969 studerade Claes till musikedirektör och organist vid Musikhögskolan i Stockholm, endast med avbrott för militär-tjänst i Strängnäs 1967.

Under studietiden, härskade orgelrörelsen som framhöll de tidiga orglarnas autenticitet och förkastade dem från 1800-talet och det tidiga 1900-talet. Claes delade inte den tidens ideal, och såg med ogillande på hur många välljudande orglar revs ut och ersattes av nybyggda, uppförda i tidens anda. En av de orglar som revs höll på att gå förlorad, räddades av Claes och återuppbyggdes och lär finnas kvar än i denna dag.

Under några år, arbetade Claes som lärare i Mariefred för att sedan flytta till Västkusten, Skärhamn på Tjörn. Tiden på Västkusten räknade inte Claes till den bästa i sitt liv men miljön med den djupt rotade sjöfartstraditionen lockade honom, samtidigt som han övervägde att lämna livet som kyrkomusiker.

## CLAES GÅR TILL SJÖSS

Claes sökte därför arbete till sjöss och började som däcksmän men avancerade till styrman och utbildade sig till sjöbefäl vid Sjöfartshögskolorna i Stockholm och i Härnösand, alltså i Vidars tidigare hemmahamn.

Från tidigt 1970-tal och fram till 1998 arbetade Claes till sjöss, i handelsflottan, på lastfartyg, ofta tillsammans med andra besättningsmän från s/s Mariefred. Det sista lastfartyget Claes arbetade på hette Debora, flera vintrar i mitten av 1990-talet.

Strax innan han skulle mönstra på för vad som kom att bli sin sista säsong ombord, gick fartyget på grund i Lettland och togs därefter till varv i Klaipeda i Litauen. Där tillbringade Claes stora delar av vintern som rederiets representant för att få fartyget i stånd av företrädesvis polska varvsarbetare. Här kom Claes gedigna kunskaper i tyska till sin rätt.

Under 1970- och 80-talens perioder till sjöss med anlop i tyska hamnar och i hamnar bakom järnridån var tyska det språk som gick att kommunicera på. Hans kunskaper i tyska kom till god användning ombord i Mariefred, där en mycket stor del av de utländska resenärerna är just tysktalande.

Claes storebror Per arbetade på s/s Mariefred och föreslog Claes år 1972 att ta jobb ombord, på däck och i maskinrummet som eldare.

Det betydde att Claes, som en av ett absolut fåtal ångbåtsbefälhavare i modern tid, också hade egen praktisk erfarenhet av att arbeta i ett ångmaskinrum, och med kunskaper om ångtekniken.

Fartygets befälhavare vid denna tid var Nils Johnson, en hedersman som Claes hela sitt liv såg upp till som en mentor och läromästare om livet till sjöss i allmänhet och hur man skall sköta GMÅA och föra befäl över ångfartyget Mariefred. Och hur man inte skall köra Mariefred.



*Från utställning 2005. Interiör från »styrhytten«.  
Kapten Claes Insulander 1978. Foto: Kjell Lundberg.*

Under 1977 delade han befälet med Nils Johnson för att påföljande år ta över som ordinarie befälhavare alltmedan Nils Johnson blev styrman. Vid denna tid hade Mikael Hernfalk börjat arbeta ombord på däck. Claes var ordinarie befälhavare ombord på Mariefred åren 1978–2021, med avlösande kaptener, däribland Michael Karlsson, Carl-Erik Jensen och Karl Schubert.



*Kapten Claes Insulander demonstrerar  
s/s Mariefreds primitiva styrhytt 1980.  
Foto: Elisabeth Karlsson.*

I början av maj 1980 eldhärjades ångfartyget Mariefred. Stora skador på överbyggnaden till trots, fartyget återställdes till trafikdugligt skick under våren och försommaren, dock utan styrhytt och matsal, som förstörts i branden och ej hunnit återuppbyggas. Befälet fick föras från en helt öppen brygga på fartyget, utan styrhytt.

År 1986 lämnade dittillsvarande VD:n Bengt Adamsson sitt uppdrag i GMÅA och Claes efterträdde honom som VD, en tjänst som Claes därefter upprätthöll till 2021. Han har därmed blivit den som varit VD längst tid i rederiet, sedan det bildades 1905.

Tiden som VD och befälhavare var händelserik och inte utan prövningar. I maj 1994 eldhärjades Mariefred en andra gång, efter en rökgasexplosion i pannkappen ombord men den 2 juli kunde fartyget anlöpa hemmahamnen, återuppbyggd efter den brand som förstört stora delar av mellandäck och övre däck med matsal och konversationssalong.

Utöver reguljärtrafiken Stockholm–Mariefred introducerades trafiken till Taxinge-Näsby under Claes ledning och han började också att köra Kulturesor, som inledning och avslutning på Mariefreds trafiksäsong då Claes djupa kunskaper och kulturella intresse samt i historia kom här till in rätt och ofta ingick ett besök i en kyrka då fartygets befälhavare spelade på dess orgel. Det blev en stående och mycket uppskattad tradition.



*Kapten Claes Insulander spelar orgel 1998. Foto: Kjell Lundberg.*



*s/s mariefred ligger i docka på Beckholmens varv på Djurgården.  
Foto: Kjell Lundberg 2008.*

Beckholmen, ön i centrala Stockholm, söder om Djurgården, har en lång historia av varvsverksamhet och tre torrdockor finns till förfogande när fartyg behöver torrsättas för inspektioner, underhåll och reparationer. Under 1980-talet fick Stockholms ångbåtar möjlighet att använda en torrdocka på ön jämte tillhörande byggnad och förråd.

Under några år på 90-talet drevs ett kommersiellt varvsbolag, och Claes Insulander hörde till de aktiva i detta. Härefter följde ett ideellt engagemang för ön, där Claes stred för att den bör finnas till fartygens förfogande, ej minst de kulturhistoriska såsom ångbåtar och segelfartyg, i en stad med ständigt ökande sjöfart men med en skriande brist på kajplatser, varvskapacitet, service och underhåll och många instressen som vill etablera sig i sjönära lägen. På Beckholmen finns också sjöfartsutbildningar och Claes har genom åren lett ångmaskinistkurser här.

År 1998 blev Claes kontaktad av ingenjör K.G. Knutsson, grundare till företaget KGK. Denne hade vid en resa i Schweiz åkt med en ångbåt och fascinerats av ångtekniken. Vid återkomsten till Sverige upptäckte han de svenska ångbåtarna och ville gärna



ha ett eget ångdrivet fartyg. Valet föll på ångslupen Frithiof, som efter en förödande brand mest bara bestod av ett tomt skrov. Ett återuppbyggnadsprojekt inleddes, där Claes målsättning ursprungligen var att återuppbygga fartyget helt i originalskick. Ingenjör Knutsson hade en delvis annan målsättning och önskemål om vad fartyget skulle ha, men framförallt ville han ha kul, finna inspiration i det kreativa arbetet att skapa ett ångfartyg och, inte minst det pedagogiska i att kunna visa ångtekniken genom att ha ett öppet maskinrum så att resenärerna, från däck, skall kunna se ångmaskinen arbeta och fascineras av detta.

Tillsammans med K.G. Knutsson kom Claes att bli involverad i flera projekt, framförallt köpet av ångfartyget Motala Express och, i ett senare skede, ta fartyget från Vättern till Stockholm, ett nog så omfattande projekt då fartyget egentligen är för stort för Göta Kanal.



*Motala Express.*

Som om arbetet med att rädda ångbåtar inte var nog, blev Claes ordförande i Le Caravelle Club, en förening som räddade ett av SAS gamla Caravelleflygplan. När flygplanstypen byggdes ansågs dess teknik och konstruktion vara långt före sin tid.



*Ett av SAS gamla Caravellplan.*

Det är också erkänt för sitt linjesköna strömlinjeformade utseende. Flygplanet, som efter sin tid i SAS, tillhört flygvapnet, skulle pensioneras och flygas till räddningsskolan i Halmstad som övningsobjekt. Under Claes ledning lyckades föreningen få överta flygplanet och dess sista flygresa gick inte till Halmstad, flygplanet landade på Arlanda. Där finns planet i gott och välbevarat skick än idag. Som ordförande i en flygförening var nog Claes tämligen unik, då hans förtjusning att flyga var starkt begränsad, för att inte säga obefintlig.

Tre utmärkande drag som kännetecknade Claes personlighet var utpräglat social, hans generositet och humor.

I Klubb Maritims, svensk fartygshistorisk förenings, tidning Båtologen beskrevs Claes med de välfunna orden: *att han i sig var en kulturinstitution och hade en allmänbildning som sträckte sig långt utöver det vanliga.*

I föreningssammanhang, framförallt i Vänföreningen och i Stiftelsen Skärgårdsbåten, hade han en enastående förmåga att värva medlemmar, en nog så angelägen del av en förenings verksamhet. En årlig tradition, vid första advent, var att Claes stod vid Vänföreningens bord vid julmarknaden i Mariefred.

Åren 1969–2022 hade Gripsholms-Mariefreds Ångfartygs AB sitt kontor i Hartwickska Huset på Södermalm i Stockholm. Byggnaden uppfördes 1769 som malmgård och har under seklens gång använts till mycket, allt från skola till flyktingförläggning.

Sedan 1970 har huset förvaltats av ett föreningsråd, att upplåta lokaler för föreningsverksamhet, möten, sammankomster, fester och med tiden också en stor social verksamhet, främst möten för anonyma grupper; människor med olika former beroendeproblem och deras anhöriga.

Då rederiet hade sitt kontor i huset, kom Claes att engagera sig i dess verksamhet och bli ordförande i föreningsrådet. Med ett brinnande engagemang, ej minst att säkra tillgången till möteslokaler för den sociala verksamheten, kämpade Claes enträget för huset, en ständig kamp för ekonomi, och få Stockholms politiker och tjänstemän att förstå behovet och ställa de bidrag till förfogade som krävs för att verksamheten skall kunna fortlöpa.

Det kom också att bli Claes sista engagemang, då han som representant för Hartwickska Huset deltog i ett seminarium bara drygt ett dygn innan han avled.

Den sista resan Claes Insulander var befälhavare för s/s Mariefred var den 9 juli 2022 och den sista resan där han förde befälet på ett fartyg var när han förde motorslupen RAN från Stockholm till Strängnäs, blott några veckor innan han avled.



*Motorslupen RAN.*

Trots de sista årens hälsoproblem som främst tog sig uttryck i en försämrad balans och därmed besvär att röra sig, fick han i allt väsentligt leva det liv han ville, vara aktiv och engagerad, åka till Beckholmen, vara i Hartwickska Huset, delta i möten och engagera sig i ångbåtarna ända fram till sin sista dag i livet.

Vid sin död var Claes Insulander andre vice ordförande i Föreningen Stiftelsen Skärgårdsbåten, revisor i Skärgårdens trafikantförening, styrelseordförande i Maria-Högalids Föreningsråd, Hartwickska Huset, revisor i Le Caravelle Club, ordförande i KG Knutssons Stiftelse För Ångfartyget Mariefred och den svenska ångbåtskulturen, ägare av Saltsjöfart Rederi AB (motor-slupen Bore, som Claes blev ägare till år 2012) samt kontaktperson, representant, för ångbåtarna på Beckholmen.



*Hartwickska Huset.*

*Lars Berglöf*



*s/s Mariefred skall anlöpa bryggan vid Kölnholmen.*

*Foto: Kajsa Albertsson.*



*Mariefreds hembygdsförening har haft som tradition  
att varje vår vid »MAJAS» första ankomst  
till Ångans dag  
hylla dess befälhavare och besättning  
genom att i tidstypiska kläder  
från gångna tider hylla s/s Mariefred.*

*År 2018 ser välkomstkommittén ut så här fr.v:  
Stieg Eriksson, Bengt Rundgren, Nilla Appelgren,  
Claes Insulander,  
Lennart Ekengren och Torsten Björkman.*

*Foto: Fredrik Rundgren.*

***Tack Claes –  
Vännerna i Mariefreds hembygdsförening.***