



Varvs- och Sjöfartshistoriska  
Föreningen i Göta älvdalen

# VARVAREN

2013 Nr 1

## Årsmötet.

Drygt 30 medlemmar kom till årsmötet som inleddes med sång och musik. Det var sju musikanter som framförde ett antal låtar. Sedan tog Bert Kopp över och de medlemmar som avlidit hedrades.

Bert Åkesson valdes till mötesordförande. Han gick igenom verksamhetsberättelsen som berättar om möten, gåvor till föreningen, varvs- och sjöfartskafé, arbetet med att dokumentera varven och sjöfarten m.m. Vi hade 312 medlemmar vid årsskiftet, vilket är något mindre än året innan. Verksamhetsberättelsen godkändes. Han gick också igenom kassarapporten som visade på ett överskott för 2012, mycket tack vare frivilliga bidrag till föreningen. Även kassarapporten godkändes. Anders Gustavsson redogjorde för revisionsberättelsen som godkändes och styrelsen gavs ansvarsfrihet.

Styrelsen presenterade verksamhetsplan och budget för år 2013. Båda godkändes. Jan-Erik Nordström valdes till kassör i två år och Stig Bratt till styrelseledamot i två år. Till styrelsesuppleanter i ett år valdes Bertil Bengtsson och Tage Bengtsson. Till revisor i två år valdes Anders Gustavsson och till revisorsuppleant i ett år valdes Ing-Lis Augustsson. Till valberedning valdes Göran Kristiansson, Lasse Fridell och Lars Löfberg.

Styrelsen föreslog oförändrad medlemsavgift, alltså 125 kr, för år 2014. Årsmötet godkände förslaget. Tage Bengtsson informerade om resan med Byfjorden och Bert Kopp om varvs- och sjöfartskafé samt om varvs- och sjöfartsdagen som vi arrangerar tillsammans med museet och Götaälvdalens Motorhistoriska Förening. Bert Åkesson tackade för förtroendet och förklarade årsmötet avslutat. Bert Kopp tackade honom och överlämnade blommor. Erik Olson, som lämnade valberedningen, avtackades också med blommor.

Sedan blev det en kaffepaus innan Micael Ericsson från Vänersborg tog över och visade fina bilder på båtar. Han började fotografera fartygen som trafikerar älven hösten 2009 och har idag bilder på omkring 180 olika fartyg. Micael fick blommor som tack.

*Stig Bratt*

### **Det var bättre förr.**

När Micael Ericsson berättade och visade bilder på årsmötet slogs man av att det knappast finns några svenskflaggade fartyg kvar på älven. Under senare år har det skett stora förändringar inom svensk sjöfart. Många fartyg har flaggats ut och det gäller naturligtvis även tonnage som trafikerar älven, men förändringar har skett tidigare också, t.ex. när man gick över från segel- till ångfartyg. I december 1898 fanns följande artikel i Trollhättans Tidning.

Ångbåtar i stället för segelskutor.

Venerseglarne bli allt färre. Den tiden är längesedan förbi, då skepparne med sina skutor utöfvade herraväldet på Venern och Göta elf. De gamla "gubbarne" tala dock gerna om den gyllene tiden och tänka på den med saknad. Då var det en bagatell att med sin "galias" segla in 1,000 à 2,000 kronor netto, ibland mycket mer, per år, ty då fick man "nästan så mycket man ville ha" i fraktpengar. Men nu ha "disse härre lee båtane", som skepparne uttrycka sig, trängt undan segelskutorna allt mer och mer och lemna kvar åt dem blott småsmulorna af arbetet och förtjensten. Deras göra består nu mest i att frakta kalk från Kinnekulle samt famnved till Göteborg; och förtjensten är icke större än "så att en nätt och rätt kan re'sej". Vedskepparne äro mestadels på samma gång också vedhandlare; de köpa veden i Värmland eller på andra orter och sälja den i Venersborg eller Göteborg. Utan den biförtjensten skulle det "stört inte gå för en", säga de. Jo-jo – tiderna förändras!

*Stig Bratt*

### **Arendalsvarvet, världens modernaste varv.**

Den 25 maj 1963, alltså för 50 år sedan, invigdes Arendalsvarvet i Göteborg av statsminister Tage Erlander. Det betraktades då som världens modernaste och mest rationella varv. Redan i mitten av 1950-talet hade Götaverken börjat med planering av ett nytt varv, eftersom kapaciteten var begränsad till cirka 50 000 ton vid det befintliga. I december 1958 togs beslutet och i mars året därpå togs det första spadtaget. Varvet fick en helt ny planlösning och utformning och målet var att skapa en mer människovänlig tillverkning, bl.a. skulle mer arbete utföras inomhus. Det var Götaverkens tekniske direktör Nils Svensson som drog upp riktlinjerna för det nya varvet.

Varvsområdet sträckte sig omkring 1 km in från havet och var omkring 300 m brett. Varvet byggdes med en rak produktionslinje med plåtgård längst in, sedan följde plåtverkstäder, svetsverkstäder, skrovhall och två parallella byggdockor. Mellan dockorna, som var 334 m långa och 46 m breda, fanns en utrustningspir och utefter den ena dockan låg

utrustningsverkstäder. Produktionen var upplagd enligt löpandeband-principen. Sektionstillverkningen skedde i flera steg och till slut lyftes huvudsektionerna ner i dockan och kopplades till skrovet. Allt detta gjordes inomhus. Man började med akterskeppet och skrovet trycktes ut ur skrovhallen bit för bit på glidbanor i dockorna. Fartyget var nästan klart för provtur när det lämnade dockan. Man kunde bygga fartyg på upp till 230 000 ton dw.

Konkurrensen var hård och utvecklingen gick snabbt mot ännu större fartyg och ännu rationellare tillverkning. Då gällde det att öka byggtakten för att reducera det bundna kapitalet under byggtiden. Erkki Persson, som var chef för Lödöse Varf under några år, hade idéer om hur detta skulle kunna gå till. Man skulle utnyttja båda dockorna för att bygga ett fartyg. Förskeppet och akterskeppet skulle byggas samtidigt i var sin docka. På så sätt skulle byggtiden kunna kortas betydligt, menade han.

Sedan kom oljekrisen som följdes av varvskrisen och under andra halvan av 1970-talet var det stor överkapacitet på tankfartyg. Då började varvet arbeta inom offshore och byggde oljeplattformar, främst för Nordsjön. Man byggde också världens största flytdocka för Murmansk. Den blev känd under namnet "trasdockan" efter alla bekymmer i samband med transporten dit. Under andra halvan av 1980-talet gav marknaden för offshore vika och det beslutades att varvet skulle läggas ner.

Den 21 januari 1989 lämnade det sista fartyget varvet. Det var statsisbrytaren Oden 2. Under de 26 år som Arendalsvarvet fanns byggdes där sammanlagt 107 fartyg och 33 andra flytetyg.

*Stig Bratt*

### **Varvsforum.**

Årets Varvsforum hölls i Landskrona den 20 och 21 april och samlade omkring 60 deltagare som representerade ett 20-tal institutioner, föreningar m.m. Huvudman för det årligen återkommande arrangementet är Nätverket Svenska Varv och syftet med forumet är att stödja och inspirera de olika föreningarna som arbetar med att bevara minnen från de svenska varven.

I år handlade givetvis mycket om varvsstaden Landskrona. Staden firar sitt 600-årsjubileum och har haft flera varv genom århundradena. Öresundsvarvet, som grundades av Arthur Du Rietz, sjösatte det första fartyget 1918 och varvet expanderade mycket kraftigt efter andra världskriget. Mellan åren 1923-1973 fanns även Gustafsson & Söners Varv, som byggde och reparerade träfartyg, fiskebåtar m.m. Vambola Kallaste och Kjell Johansson från Varvs och Industrihistoriska

föreningen i Uddevalla berättade om Uddevallavarvets grundare Gustaf Thordén och varvets uppgång och fall samt vad varvsområdet används till idag.

Representanter från Oskarshamns Sjöfartsförening berättade om varvet som har upplevt många konkurser och rekonstruktioner genom åren. En av dem var ju när Johansson Gruppen gick i konkurs i januari 1982. Det som återstår idag är ett mindre reparationsvarv. De visade också bilder från det nya fina sjöfartsmuseet som öppnades förra året.

Andra dagen fick vi höra historien om ångisbrytaren Bore, som byggdes vid Kockums i Malmö år 1894, och nu genomgått en omfattande renovering, K-märkts och kommit tillbaka till Malmö.

Dagen avslutades med ett besök på Oresund Drydocks som ingår i Oresund Heavy Industries AB och idag har verksamhet på f.d. Öresundsvarvet. De har omkring 100 fast anställda och driver en omfattande reparationsverksamhet. De har både torrdocka och flytdocka och planer på att expandera ytterligare. Vi fick en genomgång av händelseförloppet när en flytdocka, i november 2011, slet sig från varvet och blev stående långt upp på land några kilometer bort samt hur den omfattande bärgningen gick till. Ett annat företag i Oresund Heavy Industries AB är Oresund Steel Construction. De arbetar med tunga stålkonstruktioner och håller också till på varvet, som fortfarande är tämligen intakt med verkstäder, fartygsbädd, kranar m.m.

*Stig Bratt*

### **Kommande aktiviteter.**

Följande aktiviteter är inplanerade:

- Föreningsmöte på Lyckhem tisdagen den 21 maj kl. 18 och kl. 19 föredrag om Belfast och Titanic på Lödösehus.
- Varvs- och sjöfartskafé börjar igen den 1 oktober och håller på t.o.m. den 10 december.

*Stig Bratt*

---

### **Varvs- och Sjöfartshistoriska Föreningen i Göta älv dalen**

Långgatan 9, 463 71 Lödöse

Telefon 0706-079545 E-post: varfshistoriska@swipnet.se

Styrelsen:

Bert Kopp 0303-33 60 85, Jan-Erik Nordström 0520-66 04 71,  
Stig Bratt 0520-751 22, Bertil Bengtsson 0520-65 07 87,  
Tage Bengtsson 0520-66 07 57, Lars Grundberg 0303-33 88 97,  
Åke Karlsson 031-41 52 08, Rune Persson 0520-66 01 62,  
Björn Sörgaard 031-55 61 26.