



Varvs- och Sjöfartshistoriska
Föreningen i Göta älvdalen

VARVAREN

2013 Nr 2

Pråmbygge i Göta älvdalen.

En liten bogserbåt med ett antal pråmar efter sig var förr en vanlig syn på älven. Flera företag, såsom Lilla Edets och Inlands pappersbruk, Sjuntorps fabriker och Vargöns bruk, fraktade sina råvaror samt färdiga produkter från och till Göteborg på pråmar. Bröderna Harry och Gustav Andersson i Garn startade ett bogserbolag 1920 som sedan övertogs av Harrys son Ralph. De drog ofta pråmar på älven och även upp i Slumpån till Sjuntorp, där det fanns en liten kaj. Trafik på Slumpån blev möjlig efter att vattenståndet höjts mellan Lilla Edet och Trollhättan år 1916. I Göteborgs hamn användes pråmar vid lastning och lossning av fartyg.

Pråmarnas utseende och storlek skiftade. Vanligast var de s.k. Göteborgspråmarna, som kallades för strykjärn, eftersom formen påminde om det. De var byggda av trä knappt 16 m långa, 5,5 m breda och 1,8 m djupa hade tvär akter och var flatbottnade. Normalt var de helt öppna, men om lasten behövde skyddas mot nederbörd byggde man en enkel huskonstruktion. En sådan påbyggd pråm kallades för lada. Man beräknar att det byggdes cirka 3 600 Göteborgspråmar. Många av varven i Göta älvdalen arbetade med tillverkning och reparation av pråmar.

Bohus varvs första åtagande var reparation av träpråmar. De arbetade sedan mycket med pråmar bl.a. byggde de ett 25-tal stålpråmar under 1950-talet. I Romelanda fanns ett pråmvarv vid Heljeröd och mycket sand transporterades på pråmar från Dösebacka till Göteborg. Vid Rättaregårdens varv, strax söder om Lödöse, byggdes och reparerades många träpråmar. Under 1930-, -40- och -50-talen byggde Lödöse varv ett antal stålpråmar av varierande storlek. Ekersheds pråmvarv, norr om Lödöse, byggde några träpråmar omkring 1920. Flera av varven i Tunge, Eckerna varv, Leander Perssons pråmvarv, Carlbergs smedja och varv, Garns varv samt Norra Garns varv, arbetade med tillverkning och reparation av träpråmar. Garns varv drevs av bröderna Andersson som även hade bogserbolag. Lilla Edets pappersbruk hade eget varv där man bl.a. byggde och reparerade pråmar. År 1918 hade bruket 21 pråmar med lastkapacitet mellan 50 och 300 ton. I Lilla Edet startade också byggmästare Ivar Ekberg ett pråmvarv vid det gamla tegelbruket. 1919 flyttade han verksamheten till Smörkullen. I Hjärtum, vid Skaddebacken, fanns Bergströms pråmvarv under 1930-talet. En bit upp i

Slumpån vid Stångeforsen drev Martin Johansson från Tunge ett pråmvarv under några år i slutet av 1910-talet. Där byggde han bl.a. en något kortare pråm som användes vid bogsering i Slumpån. Även Trollhättans skeppsdocka byggde och reparerade träpråmar.

I slutet av 1950-talet och framför allt under 1960-talet minskade pråmtrafiken. Idag finns en Göteborgspråm kvar på kajen vid Maritman.

Stig Bratt

Skonerten Frideborg fick behålla sitt dopnamn.

Den 4 januari 2010 hade Östra Småland en artikel som handlade om Frideborg, byggd på Södra Garn. Att sjömanslivet var hårt och riskfyllt och inte så glamoröst som det beskrivs i en del visor framgår tydligt. Tidningsartikeln är skriven av Lars Sandberg i Kalmar.

- Trots att segelfartygens tid var förbi, byggdes 1902 en slättoppad skonare som fick namnet Frideborg. Hon sjösattes vid Södra Garns skeppsvarv, ett av alla de varv som fanns utmed Göta älvdalen, och trots att hon var kraftigt byggd för att klara Östersjöns isar och Nordsjöns vågberg, var det ett lätt och behändigt litet fartyg som lastade ungefär 250 ton.

Redan 1918 såldes Frideborg till kapten O.F. Wirén i Kalmar, men man behöll skutans dopnamn för säkerhet skull, eftersom det skulle betyda otur med ett namnbyte.

Hösten 1919 fick Frideborg sitt elddop när hon avseglade från Kalmar till Tyne i England med full last av pitprops (gruvstötter). Men redan i Kattegatt blev det ett sådant busväder att en del av däckslasten måste hivas överbord för att räta upp skutan. Och det fick man fortsätta med, för stormen höll i sig också ute på Nordsjön med enorma vågberg som kastade sig över skonerten.

När man avseglade från Kalmar var det många som hoppades på att få komma hem till jul, och i en tid utan mobiltelefoner eller andra elektroniska hjälpmedel fick de anhöriga i land gå och vänta på besked om att skutan kommit fram till lossningshamnen.

Och dröjde det alltför länge befarade man att det värsta hade inträffat. Frideborg kämpade på i Nordsjön, och hela tiden hade det blåst en mycket hård nordlig vind, men när den äntligen mojnade och drog över på sydväst reparerade man riggen hjälpligt och satte kurs mot Tyne.

Skutan hade börjat läcka kraftigt och av provianten fanns inte mycket kvar, men det värsta var att fotogenen var slut och utan den kunde man inte tända fartygets lanternor.

Utan dessa var risken stor att bli överseglad, eftersom man befann sig i starkt trafikerade farvatten, och därför beslöt kapten att söka nödhamn

vid Grimsby - en liten bit från den ursprungliga lossningshamnen. Man ankrade upp på Humberfloden med båda ankarna ute, men på natten började Frideborg att dragga när en kraftig ström satte skutan mot land. Först brast ankarkättingen om styrbord och sedan gick det andra ankaret också förlorat. Som tur var fanns en bogserbåt i närheten som kunde dra in henne till kaj.

På den tiden tuffade nämligen många bogserare runt som gamar bland de uppankrade skutorna för att vänta på att någon skulle haverera - och sedan förhandla om priset. Bogsering av skutor var en lönsam affär, och man kan ju jämföra med att det kostade 20:- till 30:- för en bogsering från Kalmar hamn ut till Grimskär. Det var ungefär vad en "sjåare" (hamnarbetare) kunde tjäna i veckan.

När Frideborg hade provianterat, och fått de värsta stormskadorna lagade, seglade man till Tyne, där propsen lossades på ena sidan om floden - och på den andra lastade man koks till Karlskrona. I Kalmar hade man tagit in en däckslast på 36 standard (1 standard var ungefär 5 kubikmeter), men när man lossade fanns det bara 5 standard kvar. Resten hade man varit tvungen att kasta i sjön för att söka räta upp och rädda skutan, sedan gällde det att bevisa detta för försäkringsbolaget.

När det gäller Frideborgs hemresa kunde jag lika väl ha använt samma text som om utresan, för hemseglsaten blev minst lika besvärlig. Oväder och stormar avlöste varandra och än en gång blev man tvungen att kasta däckslasten överbord för att räta upp skutan, fast denna gång var det 35 ton koks som gick i havet.

"När juldagsmorgonen grydde" kunde man äntligen ankra upp vid Helsingör, och jag hoppas besättningen hann få ner tomtegröten innan nästa elände började.

De nya ankarna hade tagit fast i botten med långa ankarkättingar utstuckna, men det hjälpte inte i den ökande vinden och strömmen. Frideborg började dragga in mot det danska landet och drev iland vid Kronoborgs fästning. Hon började snabbt vattenfyllas och fartygets egna pumpar kunde inte hålla undan vattenmassorna.

Fyra man av besättningen kunde räddas iland, men kapten och styrman valde att stanna ombord. Ovädret gick över efter ett par dygn, men det var säkert ingen trevlig vistelse ombord i skutan som var mer än halvfull med vatten. Till slut kom en bärgningsångare ut för att länsputpa Frideborg och bogsera in henne till Helsingör. Efter reparation fortsattes sedan resan mot Karlskrona, men "däcket var emellertid rensolat från däckslasten", som det står i rapporten. Efter alla dessa haverier och eländen verkar det som om skutan klarade sig utan större missöden fram till hösten 1925, fast då hörde skutan hemma i Skillinge. Hon seglade till

Stockholm med en cementlast och när man kommit upp till Gotland började vinden att öka hastigt. På natten blåste det full storm med orkanvindar som gjorde så att storseglet revs i bitar och en del av riggen bröts ned.

Dessutom började Frideborg läcka kraftigt, och för att hålla undan de värsta vattenmassorna fick man pumpa oavbrutet. Det hjälpte till en del, men eftersom besättningen var uttröttad blev man tvungen att vila ibland - och då steg vattnet snabbt igen. ”Vi stodo i vatten till knäna och arbetade för våra liv”, skrev kapten efteråt, och det är lätt att begripa eftersom lasten bestod av cement, Hade man haft en trälast, kanske besättningen haft större möjligheter att klara både skutan och sig själva, för det hade hänt att ett havererat fartyg med sådan last kunde flyta i flera dygn.

I gryningen nästa dag siktades en ångbåt som kom norrifrån och kapten på Frideborg beslöt att hissa nödflagg. Skeppsrådet ”överlade om situationen och blevo ense om att det ej fanns annat att göra än att överge Frideborg och ej försumma det tillfälle till räddning som den annalkande ångaren gav, ty livhanken var ju var och en kär”. Ångaren hette Isa från Trälleborg (ja, det stavades så förr) och efter något dygn kunde de skeppsbrutna komma iland i Simrishamn.

Där möttes dom inte av ambulanser och krisgrupper, utan några stadiga whiskypinnar hjälpte besättningen att komma på fötter igen, för efter vad jag har läst och förstått, så dröjde det inte länge förrän dom var ute igen på nya skutor, i nya stormar med nya läns-pumpningar.

Stig Bratt

Kommande aktivitet.

Följande aktivitet är inplanerad:

- Varvs- och sjöfartskafé varje tisdag mellan klockan 18-20 i vår föreningslokal fr.o.m. den 1 oktober t.o.m. den 10 december.

Stig Bratt

Varvs- och Sjöfartshistoriska Föreningen i Göta älvdalen

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.