

Lödöse Varvs ”för stora” fartygsbyggen.

Under 1970-talet byggde Lödöse Varv allt större fartyg, men älvens bredd begränsade båtarnas längd. De första ”för stora” fartygen var tre roro-fartyg, Valerie, Vallmo och Vallann, som byggdes 100,7 m långa och sedan gick direkt till Oskarshamns respektive Eriksbergs varv, dockades och förlängdes med en 30,4 m lång mittsektion.

Därefter började man bygga fartygen i två delar ett akterskepp och ett förskepp. Dessa bogserades till Cityvarvet i Göteborg där de dockades och sammanfogades för att sedan bogserades tillbaka till Lödöse där fartygen färdigställdes. Två svaveltankers byggdes så.

Detta blev naturligtvis dyrt och tog lång tid. Varvet såg sig därför om efter andra möjligheter. Tekniken att foga ihop flytande fartygshalvor hade använts bl.a. vid NDSM-varvet i Holland där man byggde riktigt stora tankfartyg. Då användes en u-formad kassun som drogs upp och tätade runt skrovet. Efter att vattnet pumpats ut kunde man ta sig ner för att svetsa både in- och utvändigt. Vid Lödöse var inte detta möjligt eftersom djupet i älven inte var tillräckligt.

Varvet var tvunget att ta fram en egen teknik och i det arbetet tog man hjälp av olika företag. Det var flera problem som skulle lösas. Passningen mellan fartygshalvorna måste vara så gott som perfekt, vilket krävde modern mätteknik och kontroll. Sedan skulle halvorna fixeras rätt i den strömmande älven och därefter måste skarven tätas och vattnet pumpas ut innan svetsning.

När det gällde mätningar tog man hjälp av VIAK i Göteborg och Fartygskonstruktioner i Uddevalla utarbetade en metod för hur hopdragningen skulle gå till. Fartygshalvorna trimmades rätt och på akterskeppet fanns styrkonor som passade i styrhylsor på förskeppet. Hopdragningen gjorde man med hjälp av hydraulcylindrar. Navire Cargo Gear tog fram ett tätningsbälte med två gummipackningar som monterats på ett böjligt plåtband. Detta kunde anpassa sig efter formen på skrovet. Bältet placerades på en lyftbalk. Vid själva hopdragningen och avtätningen

hade man hjälp av dykare. Efter ansättning och läns-pumpning kunde man svetsa ihop fartygshalvorna inifrån. I september 1974, genomfördes den första sammanfogningen enligt den här metoden. Det här gav betydligt kortade byggtid och naturligtvis lägre kostnad.

Varvet byggde 9 fartyg på det här sättet under åren 1974-1979. Det var tre svaveltankers, tre produkttankers samt tre roro-fartyg, Kaprifol, Vallmo och Linné, som blev de måttmässigt största fartygen, 161,4 m långa och 18 m breda. Det sista fartyget som varvet byggde, produkt-tankern Ilse, var med sina 13 000 dwt det tonnagemässigt största.

Stig Bratt

Bogserbåten Harry.

Harry byggdes på Brynäsvarvet AB Atlas i Gävle och är 19,4 m lång och 4,9 m bred. Beställare var Korsnäsbolaget och vid sjösättningen i maj 1887 fick båten namnet Korsnäs 1. I 63 år bogserade Korsnäs 1 timmer, pråmar och andra fartyg för bolaget.

1950 såldes Korsnäs 1 till Martin Ankarstad i Enskede som gjorde en total ombyggnad på Ideals varv vid Södermälarsstrand. Båten fick bl.a. helt nytt däckshus i plåt och ångmaskinen byttes ut mot en 4-cylindrig Skandia tändkulemotor på 300 hkr. Arne, som blev det nya namnet, blev därmed en av Mälarens kraftigare bogserbåtar.

Redan efter ett par år såldes fartyget till Sand & Grus AB Jehander i Stockholm och nytt namn blev Munsö. Efter 15 år såldes Munsö till Sven Lindberg i Stockholm.

1974 köpte Ralph Romell i Lilla Edet fartyget. Namnet ändrades till Harry efter Ralphs far Harry Andersson, som tillsammans med brodern Gustav startade Bröderna Anderssons Bogserbolag i Garn år 1920. Nu fick bogserbåten uppdrag för bruken i Göta älvdalen, Vattenfall, Trollhätte kanalverk, Lödöse Varv m.fl. Under vintrarna hjälpte den till med isbrytning i älven.

Efter 10 år i Garn såldes Harry till Uno Lundberg i Göteborg och 1993 köptes den då över 100 år gamla bogserbåten av Laurinsällskapet i Lysekil. Föreningen, som fått sitt namn från grundaren av Skandiaverken L. Laurin, nådde därmed ett av sina mål, att ha ett fungerande fartyg med en Skandia tändkulemotor. Idag är Harry K-märkt vilket innebär att fartyget bedöms som kulturhistoriskt mycket värdefullt av Statens Sjöhistoriska Museer. Harry kan chartras för turer i Bohusläns skärgård och under sommaren går Harry turer mellan Lysekil och Smögen ett par dagar i veckan.

Stig Bratt

Kanalombyggnaden vid Ström.

För 100 år sedan pågick ett intensivt arbete med den nya kanaleden bl. a. byggdes ny sluss vid Lilla Edet. Där var stora problem eftersom det inträffade flera ras under schaktningsarbetet. Man muddrade och grävde bort över 300 000 kubikmeter lera, pinnmo och sten och sprängde bort 27 000 kubikmeter berg. Leran transporterades på pråmar till Tysslanda där man byggt en elevator och rämnor fram till upplagsplatsen. Stenen användes vid slussbygget samt till upplagsplatser vid Inlands och Lilla Edets Pappersbruk. 1914 var ett olycksdrabbat år med två mycket tragiska olyckor, den första i februari och den andra i oktober.

Så här skrev Elfsborgs Läns Tidning den 6 mars:

Raset vid Lilla Edet.

Den 19 februari inträffade, som man erinrar sig, en svår olycka under arbetet med kanalombyggnaden vid Ströms sluss på andra sidan älven, snett emot Lilla Edet. En grävningssmaskin, vägande 80 ton, rasade ner i djupet och fem arbetare följde med skredet. Två av arbetarna dödades och de övriga skadades, ehuru ej värre, än att de åter äro i arbete.

Upptagningen av den väldiga maskinen har varit förenat med stora svårigheter. Man har måst söndertaga den bit för bit och bärgat så mycket som möjligt. I nästa vecka hoppas man ha alla maskindelarna uppfiskade och sedan ämnar man sätta ihop maskinen för att se, vilka delar som måste ersättas med nya; skulle maskinen visa sig alltför defekt, är det knappt troligt att den kommer att användas vidare för detta arbete, då det skulle taga för lång tid att sätta den i ordning igen.

Emellertid fortgår arbetet alltjämt, ehuru man måst omlägga det till handschaktning. Järnvägsspåret har lagts i ett nytt läge ända ner till schaktet, och den schaktade massan drages upp med lokomotiv.

Den andra svåra olyckan inträffade den 14 oktober. Elfsborgs Läns Tidning hade den här artikeln den 18 oktober:

Dödsolycka vid kanalbygget i Lilla Edet.

Vid statens kanalbygge vid Ströms slussar mitt emot Lilla Edet inträffade vid halv 11-tiden i fredags kväll en olycka, som kostade en människas livet. Vid tillfället var man sysselsatt med att tippa några stenvagnar som just förts fram på den utlagda decauvillejärnvägen.

Man hade kopplat ifrån loket och några arbetare skulle till att tippa stenen ur vagnarne, då plötsligt en del av fyllningen, den del på vilken loket just stod, började rasa. Arbetarne sågo lokföraren A.F. Gadd hoppa av loket, vilket därefter sjönk i djupet. Gadd sprang inemot land, men hade ej hunnit mer än 4 à 5 meter förrän ett nytt ras inträffade, rakt under honom, varvid han drogs med jordmassorna ned i älven. Samtidigt

drops stolpen, som uppbar den elektriska lampan och ljusledningen, omkull och det blev mörkt på platsen.

Arbetarna anskaffade genast lyktor och gävo sig ut i kanalen med båt för att söka efter den omkomne. Både denne och loket befunno sig emellertid på stort djup. En dykare rekvirerades och upptog vid 2-tiden på natten Gadds livlösa kropp. Vid anställd besiktning kunde man ej förmärka yttre skador. Sannolikt har han antingen omkommit till följd av skrämsel eller också i mörkret förgäves sökt rädda sig genom simning och drunknat. Vid anträffandet låg han fullkomligt fri utan jord över sig. Anledningen till olyckan uppgives av arbetschefen, löjtnant Bäckman, vara att söka i lerans oberäknelighet. Belastningen var obetydlig och kunde ej motivera raset, förmodligen hade leran på stället mindre motståndskraft än vanligt. Raset omfattade en sträcka av endast 20 m. Den materiella skadan är obetydlig, då loket väntas lätt kunna upptagas. Den omkomne lokföraren var född 1885 i Skee i Bohuslän. I augusti 1912 fick han anställning vid kraftverksbyggnaderna i Porjus som lokförare. I våras flyttade han till Göteborg och fick efter ett par veckor ha arbetat på dubbelspårsanläggningen till Alingsås plats vid kanalbygget som lokförare. Egendomligt nog togs också loket från Porjus varför han återfick sin gamla maskin. Det var denna han nu följde i djupet.

Trots svårigheterna blev slussen klar i tid och kunde tas i bruk den 12 september 1916. Invigningen ägde rum i slutet av oktober samma år.

Stig Bratt

Kommande aktiviteter.

Följande aktiviteter är inplanerade:

- Varvs- och sjöfartskafé i föreningslokalen klockan 17-19 fr.o.m. tisdagen den 13 januari t.o.m. tisdagen den 31 mars.
- Årsmöte den 28 februari.

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 Sörngaard 031-55 61 26.