



# VARVAREN

2016 Nr 1

---

## Årsmötet.

Bert Kopp inledde med att hälsa de drygt 40 deltagarna välkomna. Sedan hedrades de medlemmar som avlidit under året.

Bjarne Färjhage valdes till ordförande för årsmötet. Han gick igenom verksamhetsberättelsen som berättar om möten, resor, varvs- och sjö-fartskafé, dokumentationsarbete, m.m. Verksamhetsberättelsen godkändes. Föreningen hade vid årsskiftet 264 medlemmar, vilket innebär att medlemsantalet minskat under året. Bjarne gick också igenom kassa-rapporten. Den visade ett överskott trots att vi tappat ett antal medlemmar. Även kassarapporten godkändes. Anders Gustavsson redogjorde för revisionsberättelsen. Den godkändes och styrelsen gavs ansvarsfrihet.

Sedan presenterade Bjarne styrelsens förslag till verksamhetsplan och budget för år 2016. Båda godkändes.

Bert Kopp valdes till ordförande i två år och till styrelseledamöter i två år valdes John-Rolf Johansson, Åke Karlsson, Erik Kolthoff och Lars Magnusson. Till styrelsesuppleanter i ett år valdes Tage Bengtsson och Björn Sörgaard. Till revisor i två år valdes Hans Hansson och till revisorsuppleant i ett år valdes Tore Welén.

Medlemsavgiften för år 2017 fastställdes till 125 kr. Tage Bengtsson meddelade att resan med Kvartsita redan är fullbokad. De tre som lämnade styrelsen Bertil Bengtsson, Lars Grundberg och Rune Persson avtackades med blommor.

Årsmötet avslutades med kaffe samt sång och musik med Lars-Eric och Johan Frennberg.

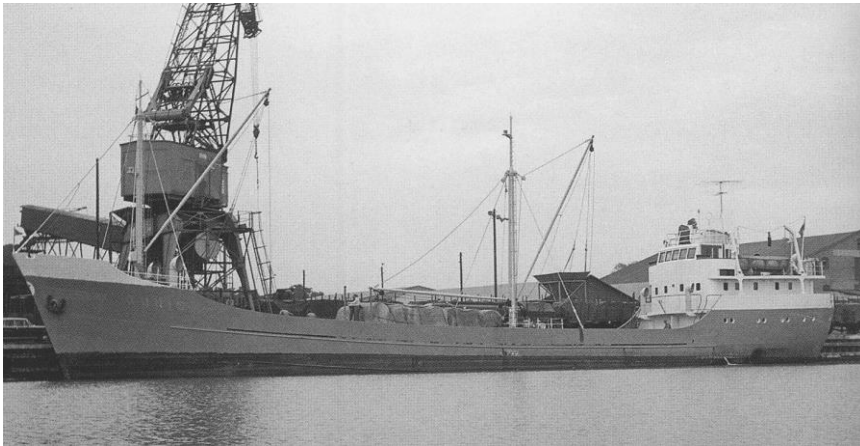
*Stig Bratt*

## Tunis, ett speciellt fartygsbygge.

När Lars och Vilgot Johansson, i juni 1960, övertog AB Lödöse Varf hade de ett par äldre tankbåtar Ängö och Tankbritt, men vad de skulle syssla med i framtiden var inte helt givet. De flesta redarna på Tjörn hade torrlastfartyg. Under hösten 1960 dök det upp en möjlighet för

bröderna. I april hade Kustvarvet AB i Höganäs försatts i konkurs. Det var ett litet varv som ett par år tidigare börjat bygga kustmotorfartyg i samarbete med Halmstads Varv. Efter att ha levererat tre fartyg, Bewe, Bleking och Sandhammaren, alla på omkring 500 dwt, började de bygga ytterligare ett på spekulation, men chansningen gick inte hem utan varvet kom på obestånd. Efter konkursen fick varvet ekonomisk hjälp av Höganäs kommun för att kunna bygga vidare så att skrovet gick att sjösätta. Den 20 september sjösattes det och bogserades sedan till Falkenbergs Varv som köpt Kustvarvet.

Det halvfärdiga skrovet köptes sedan av ett partrederi med Lars Johansson som huvudredare och bogserades till Lödöse Varf. Det fanns idéer om att konvertera det till tankfartyg, men de planerna skrinlades. Skrovet togs upp på varvets slip, förlängdes 10 m och byggdes färdigt. Dimensionerna blev längd 52,6 m, bredd 8,3 m och djup 3,6 m och bruttotonaget 499,5 registerton. Det var alltså ett s.k. paragraffartyg.



Fartyget fick en begagnad 7-cylindrig Atlas Polar diesel på 545 hk som huvudmotor. Den var nästan 20 år gammal och fick en omfattande genomgång före den monterades in. Tidigare hade den suttit i fiskebåten Oddur. Farten med full last blev 10 knop och 12 knop när fartyget gick på lätten. Hjälpmaskineriet bestod av två MWM-dieselaggregat på 100 hk vardera och ett hamnaggregat på 25 hk. I övrigt utrustades fartyget med tre hydrauliska lastvinschar på vardera 2,5 ton, hydrauliskt ankar-spel och hydraulisk styrmaskin. Fartyget klassades enligt Bureau Veritas. Dödvikten var ca 700 ton.

Fartyget levererades till OT-rederierna i Skärhamn den 10 juni 1961. I samband med leveransprovturen döptes fartyget till Tunis. Det var filaren och motorinstallatören Otto Alfredsson som fick äran att döpa Tunis. Han hade, efter 40 års arbete på varvet, uppnått pensionsåldern.

Det var alltså i flera avseenden ett ovanligt fartyg som levererades från Lödöse Varf innan semestern 1961. Tunis var byggd vid två varv, fick en begagnad huvudmotor och döptes av en man som arbetade på varvet. Det var dessutom det första nybyggda fartyget i bröderna Johanssons, OT-rederiernas, flotta. Efter några år hade OT-rederierna svårt att få lönsamma frakter för Tunis och beslutade att bygga om henne till fiskefartyg för ringnotsfiske. Vid årsskiftet 1965-66 kom Tunis tillbaka till Lödöse och den stora ombyggnaden var klar i början av juni 1966. Då blev Tunis Sveriges största fiskefartyg och kunde lasta 7 000 hektoliter sill. Fisket gav inte det resultat som var tänkt så redan i december såldes Tunis till Bergen i Norge för 3 miljoner kr. Nya ägare blev bröderna Olav och Arne Gunnar Gauksheim i Bekkjærвик och fartyget bytte namn till Arita. 1968 gick det rederiet i konkurs.

I januari året därpå fick fartyget ny ägare Jörg Ulvöen i Bergen. Han lät bygga om Arita till lastfartyg igen och namnet ändrades till Rim. Den gamla Atlas Polar dieseln byttes mot en 6-cylindrig Wichmandiesel på 480 hk som också var begagnad och tillverkad år 1958. 1971 gick även detta bolag i konkurs och Rim såldes till Navo-Ship i Bergen.

Efter ett par år såldes hon till Helle C. Bergheim i Stavanger och namnet ändrades till Frivald. 1974 såldes hon till Bror Husell i Mariehamn på Åland som satte in henne på fraktfart i Östersjön. Namnet ändrades till Frigard. 1976 såldes hon till J. A. MacBoyle på Trinidad i Västindien och hemmahamnen blev Port of Spain. Hon blev åter fiskefartyg och efter ett par år såldes hon till Mormac Shipping Co Ltd, Trinidad & Tobago och hemmahamnen blev Kingston.

Det är osäkert om fartyget finns kvar idag, men i Karibien kan det finnas båtar som inte följs av Lloyds.

*Stig Bratt*

### **Två Björnar.**

År 1888 byggde Thorskogs Mekaniska Verkstad en bogserbåt som fick namnet Bismarck. Den köptes 1890 av Renhållningsverket i Göteborg och namnet ändrades till Björn. Renhållningsverket, som hade hand om sophantering, hämtade sopor vid flera bryggor i hamnen. Avfallet togs ombord på pråmar och transporterades till Skräppekärr en bit upp i älven. Från början använde man helt öppna pråmar, både trä- och järn-pråmar, men så småningom fick järnpråmarna lastluckor. I Skräppekärr hade Göteborg en anläggning som blandade avfallet med torvströ och detta såldes sedan som gödselprodukten "torvströpudrett". Det lastades på pråmar och fraktades till bönder utefter Göta älv och Nordre älv.

När avfallshanteringen ökade på 1910-talet fick Björn svårt att klara av alla transporter. På vintern låg ofta pråmarna infrusna vid bryggorna och Björn var liten och hade ganska svag ångmaskin. Ibland behövde man hyra in någon annan bogserbåt för att klara av allt.

För att komma ifrån detta beställde Renhållningsverket en ny bogserbåt på Lundby Mekaniska Verkstad år 1920. När den levererades året därpå såldes den gamla Björn som döptes om till Bertil. Den nya bogserbåten fick också namnet Björn, men blev mer känd som "Dyngbjörn". Den hade en kraftig och speciell signal som hördes vida omkring i älvdalen och förvarnade bönderna om att en pråm var på väg. Då skulle de ner till älven och hjälpa till att förtöja den och sedan började det tunga arbetet med att ta iland lasten.

Ernst Manker, som växte upp i Västerlanda, har skrivit ett kapitel om detta i sin bok "Älvens vatten blänker motsols". Han skriver bl.a:

Dyngpråmarna är stora fyrkantiga järnpråmar med två lastluckor och så pass däck omkring, att man kan köra skottkärran där utan att ramla i. De dras i långa släp uppför älven, den ene förtöjd alldeles efter den andre, så att de går i samma kölvatten.

*Stig Bratt*

#### **Kommande aktivitet.**

Följande aktivitet är inplanerad:

- Varvs- och sjöfartskafé i föreningslokalen börjar den 4 oktober och håller på till och med den 13 december.
- 

*Stig Bratt*

---

#### **Varfs- och Sjöfartshistoriska Föreningen i Göta älvdalen**

Långgatan 9, 463 71 Lödöse

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

Styrelsen:

Bert Kopp 0303-33 60 85, Jan-Erik Nordström 0520-66 04 71,  
Stig Bratt 0520-751 22, Tage Bengtsson 0520-66 07 57,  
John-Rolf Johansson 0520-980 76, Åke Karlsson 072-23 31 159,  
Erik Kolthoff 073-42 57 546, Lars Magnusson 076-78 44 667,  
Björn Sörgaard 031-32 27 436.