



# VARVAREN

2016 Nr 3

---

## **Skonaren Dag.**

I början av december 1899 tog Wallerkoncernen i Göteborg över Gamla Lödöse Skeppsvarf och bildade AB Lödöse Varf. Varvet, som försatts i konkurs i augusti samma år, genomgick en omstrukturering för att börja bygga järnfartyg och ny stapelbädd, verkstäder m.m. uppfördes. De nya ägarna byggde tre mindre kompositångfartyg Karin, Tora och Ingrid under tiden som varvet omdanades.

1901 började man bygga det första stålskeppet i en serie på nio. De var vackra, linjesköna, tremastade slätskonare omkring 35 m långa och 8 m breda. Fartygen lastade cirka 350 ton. Beställare var Korn & Kjellberg i Göteborg. Det första fartyget i serien fick namnet Dag och levererades våren 1902. Det andra blev det mest kända fartyget som byggdes på Lödöse Varf nämligen Isolda, som levererades under hösten samma år. Det fartyget finns ju kvar och ligger nu på Gotenius Varv i Göteborg för upprustning och om några år ska Isolda segla igen, men för Dag blev det bara 15 års seglats. Dag gick mycket på Europeiska hamnar, men även till Västafrika, Västindien samt Nord- och Sydamerikas ostkust.

Den 21 januari 1917 lämnade Dag Mexico för att gå till Falmouth i Storbritannien med trälaster, s.k. longwood. Besättningen bestod av nio man och dessutom var kaptenens fru med på resan. Det blev en mycket påfrestande resa. Den 2 februari hamnade de i en hård storm med hög brytande sjö och fick flera överspolningar.

Den 24 februari blev det än värre med full orkan som varade i över ett dygn. Seglen slets sönder, fast när stormen lugnat ner sig satte man nya. Ovädret höll emellertid i sig med hårda vindar, regn och hagelbyar, men man fortsatte resan mot England. Flera brottsjörar slog in över Dag och bl.a. blev livbåten svårt skadad, men man lyckades laga den provisoriskt.

På morgonen den 13 mars prejades och hejdades fartyget av en tysk ubåt utanför Irlands kust. Chefen på ubåten gav genast order om att Dag skulle sänkas. De som var ombord fick 15 minuter på sig att lämna skeppet och det hjälpte inte att de påpekade att livbåten var i dåligt skick efter skadorna den fått under resan. Ett par man från ubåten kom ombord på Dag och placerade en sprängladdning i lastrummet. Dags besättning gick i livbåten och fartyget sprängdes och försvann i djupet. Den tyska ubåten hade gjort sitt och lämnade platsen.

Dags besättning klarade sig med livet i behåll. De lyckades så småningom utmattade ta sig till irländska kusten trots att båten läckte och behövde länsas hela tiden.

*Stig Bratt*

## **Uddevallavarvet 1946-1986.**

Uddevallavarvet grundades av Gustaf B. Thordén. Han var född i Uddevalla 1894, men efter ett par år flyttade familjen till Munkedal. Efter att han studerat på läroverket i Uddevalla begav han sig till Glasgow i Skottland där han arbetade på ett rederikontor. Efter värnplikt i flottan fick han arbete vid Broströms Linjeagentur i Stockholm. Där slutade han 1920 och tog anställning på en speditorsfirma i Helsingfors. År 1922 startade han och en kompanjon ett rederi i Finland. Under andra världskriget, 1944, flyttade han rederiverksamheten till Uddevalla.

Något år senare tog planerna på ett varv fart och i augusti 1945 antog stadsfullmäktige ett förslag till avtal med Thordén om uppförande av ett varv på Kasenabben. Han hade tänkt sig ett varv för att bygga fartyg upp till 20 000 dwt och med 400-500 anställda, men planerna ändrades och varvet blev betydligt större eftersom han köpte två kompletta s.k. Kaiservarv från USA. De hade massproducerat bl.a.

Libertyfartyg under andra världskriget. Varvsutrustningen fraktades på egen köl till Uddevalla och monterades upp. Det var 8-9 fartygslaster och där ingick t.ex. 11 stora kranar. För att snabbt komma igång med varvsverk-samheten värvade Thordén folk från flera varv bl.a. Göteborgsvarven och från Tyskland, men även från Lödöse Varf. Erik Norberg, som varit chef på Lödöse Varf i 10 år, blev Uddevallavarvets förste verkställande direktör och han tog med sig ytterligare ett tiotal personer från varvet i Lödöse.

Redan under hösten 1946 började man med reparationer och i juni året därpå kölsträcktes det första fartyget. Det var ett torrlastfartyg på 1 132 dwt beställt av det egna rederiet Uddevalla Rederi AB. Det döptes till Ally Thordén och levererades i mars 1948. Under det året levererades tre fartyg och en pontonkran och varvet fick en stor beställning på tre 13 500-tonnare till Argentina. I slutet av året hade man två fartygsbäddar och höll på att bygga den tredje. Varvet växte fort och 1950 hade man över 1 000 anställda.

Varvet byggde nu 6-10 fartyg per år. De flesta var tankfartyg på 15 000- 20 000 dwt, men man byggde också fruktbåtar, ryska ångtrålare samt paragraffartyg. År 1954 byggde varvet tankfartyget Josefina Thordén som med sina 32 230 dwt var ett rekordbygge. Varvet fick också sin första flytdocka det året. Den var av trä med metallförhydning och kunde lyfta fartyg på knappt 1 000 dwt. Året därpå köpte man en större docka som kunde ta fartyg på upp till 25 000 dwt. Den såldes 1974 till Oskarshamns varv.

1956 och 1957 fick man stora beställningar på tankbåtar till USA bl.a. 6 stycken på 68 000 dwt. För att klara den beställningen behövde varvet byggas ut och man började bygga Sörviksvarvet, men grundförhållanden var sämre än väntat och kostnadskalkylerna höll inte. Bankerna vägrade att ge Thordén krediter trots att varvet hade order på 40 fartyg och han blev tvungen att lämna varvet år 1958. Aktierna överläts på "Gustaf B. Thordéns Stiftelse För Allmännyttigt Ändamål". I mars 1959 sjösattes det första fartyget på Sörviksvarvet. Det var den första 68 000 tonnaren, det största tankfartyg som byggts i Europa. Varvet hade nu omkring 3 500 anställda. I januari 1963 tog Eriksbergs varv och staten över aktierna. Rykten om kris och nerläggning avlöste varandra under senare delen av 1960-talet, men varvet fortsatte att tillverka 6-8 fartyg varje år och 1969 leverades Skandinavien sitt största fartygsbygge, Thorshammer, en turbintanker på 228 250 dwt. Det var den första av 10 sådana fartyg som varvet byggde.

1970 tog det nybildade Statsföretag AB över statens andel och året därpå övertog Statsföretag även Eriksbergs andel och blev ensam ägare till varvet som fortsatte att ta hem många nya kontrakt till bra priser och framtiden såg ljus ut. I augusti 1973 beslutade ägarna att varvet skulle investera 600 miljoner kronor i det s.k. "Projekt 73". Det innebar nya verkstäder, kontor, utrustningskaj m.m. samt en byggdocka 400 m lång och 100 m bred som skulle kunna förlängas med ytterligare 100 m. Där kunde varvet bygga fartyg på upp till 650 000 dwt eller två på 130 000 dwt bredvid varandra. En bockkran drygt 100 m hög och med lyft-kapacitet på 900 ton skulle betjäna dockan. Varvet tecknade kontrakt på två tankbåtar på cirka 500 000 dwt. Samtidigt som uppbyggnaden av det nya varvet pågick blev krisen inom sjöfarten allt djupare och extra påtagligt i Uddevalla med flera upplagda fartyg. Kontraktet på en av de stora tankbåtarna konverterades till två 55 000 tons bulkfartyg.

Varvet lyckades, trots lågkonjunkturen, att ta hem nya order och 1976 levererades fem fartyg om 952 950 dwt, vilket blev tonnagemässigt rekord för varvet. I juni 1977 bildades Svenska Varv AB. De övertog samtliga varv från Statsföretag Uddevallavarvet, Götaverken, Öresunds-varvet m.fl. I april kölsträcktes det första fartyget i dockan en turbin-tanker på 499 000 dwt och i november 1978 levererades Nanny. Det var världens bredaste och ett av världens största fartyg och det största nybygget från ett varv i Skandinavien. Det var svåra tider och beställaren Rederi AB Monacus i Kungsbacka hade gått i konkurs och i stället hade Munkedals bruk tagit över fartyget.

I slutet av 1970-talet ökade efterfrågan på tonnage något och varvet tog hem några order varje år så man hade en orderstock på cirka 10 fartyg, men redarna hade svårt att betala så varvet blev delägare i flera båtar.

1983 beslutades att varvet skulle minska produktionen med 20 % och arbetsstyrkan med 400 personer och i december 1984 beslutade Svenska Varvs styrelse att Uddevallavarvet skulle läggas ner. Då hade varvet omkring 2 400 anställda. Produktionen flyttades över till det gamla varvsområdet och i februari 1986 fälldes den stora bockkranen. Den 27 juni 1986 levererades tankern Oktavius, det sista fartyget från varvet.

Uddevallavarvet var framför allt ett nybyggnadsvarv och några år i början av 1960-talet bland de fem största i världen. Det blev totalt 221 fartyg varav 106 för norska redare. Varvet byggde mest tank-, bulklast- och OBO-fartyg, men även några broar t.ex. Älvsborgsbron i Göteborg.

*Stig Bratt*

**Kommande aktiviteter.**

Följande aktiviteter är inplanerade:

- Varvs- och sjöfartskafé i föreningslokalen börjar den 10 januari och håller på till och med den 28 mars.
- Årsmöte lördagen den 25 februari.

*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.