



# VARVAREN

2017 Nr 1

---

## Årsmötet.

23 medlemmar kom till årsmötet i hörsalen på Lödöse museum. Bert Kopp inledde med att hälsa alla välkomna. Därefter hedrades de medlemmar som avlidit under året.

Lars Grundberg valdes till mötesordförande. Han gick igenom verksamhetsberättelsen som behandlar möten, gåvor till föreningen, varvs- och sjöfartskafé, arbetet med att dokumentera varven och sjöfarten, m.m. Föreningen hade 253 medlemmar vid årsskiftet. Verksamhetsberättelsen godkändes. Lars gick också igenom kassarapporten och även den godkändes. Anders Gustavsson redogjorde för revisionsberättelsen som godkändes och styrelsen gavs ansvarsfrihet.

Styrelsen presenterade verksamhetsplan och budget för år 2017. 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 Björn Sörngaard och Urban Pettersson. Till revisor i två år valdes Anders Gustavsson och till revisorsuppleant i ett år valdes Tore Welén.

Styrelsen föreslog oförändrad medlemsavgift, alltså 125 kr, för år 2018. Mötet godkände förslaget. Bert Kopp och Lars Magnusson informerade om resan till Sydkoster. Stig Bratt berättade att vår utställning på museet håller på att flyttas. Det arbetet skall vara klart under juni. Bert Kopp informerade om kafévällarna och varvs- och sjöfartsdagen.

Lars Grundberg tackade för förtroendet och förklarade årsmötet avslutat. Bert Kopp överlämnade blommor som tack.

Sedan bjöd föreningen på kaffe och trion Tonsteget underhöll med sång och musik och en och annan historia.

*Stig Bratt*

## Ett par udda fartyg.

År 1974 beställde Ahlmarks i Karlstad två öppna skogsproduktfartyg vid det holländska varvet Amels i Makkum. Rederiet hade också option på ytterligare två fartyg. De skulle bl.a. transportera massaved, träflis, pappersmassa samt containrar lastade med pappersrullar. Det var mycket nytänkande för att maximera lastförmågan i Trollhätte kanal och detta ledde fram till okonventionella fartyg med kommandobryggan bara 4 m från förstäven och även bostäder, mässar och hjälpmaskineri i förskeppet. Huvudmotorerna placerades längst akter ut under lastrummet som var mycket stort och rektangulärt 70 x 11,8 m. Fartygen hade mycket små marginaler i slussarna eftersom de var 88 m långa och drygt 13 m breda och hade full bredd ända ut till akterspeglarna. Lastförmågan var 4 800 ton och vid trafik på Väner drygt 3 100 ton. För lasthanteringen var de utrustade med två 15-tons däckskranar. Eftersom huvudmotorerna placerades i aktern blev komforten i bostäderna bra med lite vibrationer och buller.

De två huvudmotorerna, två 12-cylindriga dieselmotorer på 2 000 hk vardera, var kopplade till en växel som reducerade varvtalet på propellern. Fartygens akter utformades som två fenor som avslutades med roder och mellan dessa satt en KaMeWa-propeller i en "halv tunnel" bildad av skrovet och rodren. Fartygen hade också en eldriven bogpropeller. Eftersom det var en helt ny utformning av akterskeppet lät Ahlmarks bygga en modell som provades i Chalmers provränna. Modellförsöken visade på mycket goda manöveregenskaper.



Det första fartyget, Aspen, levererades i december 1975. Ett par dagar innan jul gjorde hon sin jungfruresa på Trollhätte kanal. Lotsarna var inte nöjda med manövreringsförmågan, hon styrde dåligt, speciellt vid låg fart. Detta gjorde att hon måste gå med bogserbåtsassistans i bergkanalen i Trollhättan. Efter att rodren förlängts med 1 dm i bakkant gick det bättre att styra. Även slussningen var besvärlig, speciellt den första tiden, eftersom marginalerna så små.

1988 såldes Aspen till Topaz Shipping Co Ltd på Nederländska Antillerna i Västindien och 1992 ändrades namnet till Topaz. 1998 såldes hon till Panama och fick namnet Destiny och 2004 köptes hon av ett annat rederi i Panama och fick tillbaka namnet Aspen. Året därpå såldes hon till ett rederi i Kambodja. År 2008 såldes hon till ett annat rederi i Kambodja och fick namnet Maystar. I december samma år, när hon befann sig i Medelhavet utanför Malta, började hon ta in vatten och övergavs av besättningen. Någon dag senare kantrade och sjönk Aspen.

För systerfartyget Immen, som levererades i maj 1976, gick det betydligt sämre. Den förste april året därpå gick hon från Köpmanholmen mot Lübeck lastad med pappersmassa. På kvällen den andre april blev det hårt väder och sjöhävningen var grov, de befann sig då norr om Gotska Sandön. Fartyget sprang läck och fick svår slagsida och samtliga i besättningen tog sig över till en gummiflotte. Strax efteråt slog fartyget runt och sjönk på 100 meters djup. Besättningen räddades sedan av flyg-vapnets räddningshelikoptrar och fördes till Visby. Vad som orsakade förlisningen är oklart, en teori säger att de kolliderat med ett okänt föremål, men det troliga är att det var ett konstruktionsfel i närheten av maskinrummet som gjorde att fartyget sprang läck i det hårda vädret.

*Stig Bratt*

### **Götaraset.**

Nästan varje år inträffar skred i Göta älv dalen, men de flesta är små och ytliga. Det största kända raset inträffade vid nuvarande Bohus i mitten av 1100-talet. År 1648 var det ett stort ras vid Åkerström söder om Trollhättan. Där omkom minst ett 80-tal personer när älven dämades upp. Under 1950-talet hände två stora ras. Det första var i Surte i september 1950 då en person omkom och de materiella skadorna blev mycket omfattande och det andra i Göta 1957, alltså för 60 år sedan.

På morgonen den 7 juni upptäckte man en spricka i marken omkring 30 m från älven i södra delen av Göta bruks fabriksområde. Sprickan var cirka 150 m lång. Man märkte att den vidgades och området spärrades av. Man larmade olika myndigheter bl.a. Kanalverket som stoppade all fartygstrafik på älven. Båtarna som låg vid brukets kaj fick order om att gå upp mot Lilla Edet.

Klockan 11.25 kom raset, men det var inte bara det avspärrade området som gav sig iväg utan en kedjereaktion sattes igång. Flera av fabriken byggnader och delar av den stora vedgården rasade ner och en svallvåg, troligen omkring 10 m hög, drog med sig allt bryggor, småbåtar,

träd m.m. Flera byggnader på Stora Borgs tegelbruk drogs också med. Det låg på andra sidan älven och hade lagts ner några år tidigare. Allt var över på ett par minuter. Älven dämades till stora delar upp och blev bara 30 m bred. En sträcka på cirka 1,5 km och omkring 32 hektar mark hade rasat. Det var omkring 200 personer som befann sig på fabriksområdet, tre av dem omkom och flera skadades varav en svårt. Det blev givetvis stopp för båttrafiken med svåra följder för trans-porterna till och från Vänerområdet. 94 fartyg blev inestängda. De mindre kunde ta sig ut genom Göta kanal medan de större blev liggande. Ett omfattande muddringsarbete drogs igång och efter en månad kunde de första båtarna bogseras förbi rasområdet, men muddringen fortsatte i över fyra månader. Totalt tog man bort en miljon kubikmeter jord och lera innan farleden kunde öppnas den 26 oktober klockan 6. Den första tiden var den bara öppen dagtid och hastigheten var begränsad till 6 knop eftersom en del arbeten återstod. Sulfite AB Göta, som vid rasen hade omkring 300 anställda och ägdes av Uddeholm AB, drabbades naturligtvis hårt när halva anläggningen försvann ut i älven och det tog lång tid innan någon produktion kom igång igen. Idag har elgrossisten Rexel sin anläggning på det gamla rasområdet.

*Stig Bratt*

### **Kommande aktiviteter.**

Följande aktiviteter är inplanerade:

- 20-årsjubileum med resa till Uddevalla den 22 september.
- Varvs- och sjöfartskafé i föreningslokalen börjar tisdagen den 3 oktober och håller på till och med den 12 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, John-Rolf Johansson 0520-980 76,  
Åke Karlsson 072-23 31 159, Erik Kolthoff 073-42 57 546,  
Lars Magnusson 076-78 44 667, Urban Pettersson 0520- 66 03 69  
Björn Sörgaard 031-32 27 436.