

Kokhuset i Vänersborg.

Under segelfartsperioden kunde det samlas väldigt många fartyg i Vänersborgs hamn, speciellt om det var dåligt väder på Vänern. Ett problem för skepparna var att de inte fick elda ombord på fartygen när de låg i hamnen, men de behövde ju både laga mat och torka sina kläder. Rädslan för eldsvåda var stor bland invånarna i Vänersborg. Staden drabbades 1834 av en omfattande brand då det mesta av de centrala delarna brann ner. Skepparna förstod att förbudet var nödvändigt, men krävde 1836 att staden skulle bygga ett s.k. kokhus.

Trots upprepade försök fick de nej från stadens styrande, som hänvisade till ett kungligt brev undertecknat den 14 december 1825. Där hade Vänersborg avstått från alla inkomster på segelfarten och från arrendet på Dalbobron till "Direktionen över segelfarten mellan Vänern och havet", den s.k. älvstyrelsen. Enligt det avtalet blev Vänersborg av med underhållet på bron och övriga utgifter i samband med segelfarten och älvstyrelsen skulle ersätta staden med 2 000 rdr bko varje år.

När inget hände vände skepparna sig till kungens befallningshavare. Han tyckte att kravet var befogat, men Vänersborg överklagade. Då hamnade frågan hos Kungl. Maj:t som bestämde att staden skulle bygga ett kokhus samt att de fick ta en avgift på 4 sk bko av alla fartyg som lade till i hamnen, oavsett om de använde sig av kokhuset eller inte.

År 1838 byggde man ett timrat hus i kvarteret Syrenen, i norra delen av hamnen. Där fanns bl.a. bra kokmöjligheter, bagarstuga och tvättstuga. Kostnaden för huset blev 1 700 rdr bko. Tvärtemot vad de styrande trott blev kokhuset en god affär och Vänersborg började åter tjäna pengar på sjöfarten.

Så småningom minskade kokhusets betydelse eftersom eldningsförbudet hävdes och staden anhöll hos Kungl. Maj:t om att slippa skyldigheten att hålla med kokhus. Från och med den 9 juli 1880 behövde inte Vänersborg ha kvar kokhuset och det byggdes om till bostadshus med flera lägenheter.



På 1960-talet diskuterades vad man skulle göra med det gamla kokhuset, många ville bevara byggnaden bl.a. landsantikvarien. 1963 togs beslut om att flytta huset, men redan året därpå upphävdes det beslutet och huset revs sommaren 1964.

Stig Bratt

Föreningens årsmöte.

Bert Kopp inledde årsmötet på Lödöse museum med att hälsa alla välkomna. Det var 21 stycken som kommit. Sedan hedrades de medlemmar som avlidit under året.

Bo Björklund 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 235 medlemmar vid årsskiftet. Verksamhetsberättelsen godkändes. Han gick också igenom kassarapporten och även den godkändes. Hans Hansson redogjorde för revisionsberättelsen som godkändes och styrelsen gavs ansvarsfrihet.

Styrelsen presenterade verksamhetsplan och budget för år 2018. Båda godkändes. Bert Kopp valdes till ordförande i två år. Till styrelse-ledamöter i två år valdes John-Rolf Johansson, Åke Karlsson, Erik Kolthoff och Christer Käll. Till styrelsesuppleanter i ett år valdes Björn Sörngaard och Urban Pettersson. Till revisor i två år valdes Hans Hansson och till revisorsuppleant i ett år valdes Tore Welén.

Styrelsen föreslog oförändrad medlemsavgift, alltså 125 kr, för år 2019. Mötet godkände förslaget. Bert Kopp och Lars Magnusson informerade om resan till Forsvik och Karlsborg. Bert Kopp informerade om kafékvällarna och varvs- och sjöfartsdagen.

Bo Björklund tackade för förtroendet och förklarade årsmötet avslutat. Bert Kopp överlämnade blommor till Bo Björklund som tack. Även Lars Magnusson, som lämnade styrelsen, avtackades med blommor.

Sedan bjöd föreningen på kaffe och Refräng och Co underhöll med sång och musik samt en och annan historia. Årsmötet avslutades med att Åke Karlsson guidade i utställningen.

Stig Bratt

Varvsforum 2018.

Drygt 50 personer deltog på årets Varvsforum som hölls i Uddevalla den 21 och 22 april. Vård för arrangemanget var Uddevalla Varvs- och Industrihistoriska förening samt Statens maritima museer. Kommunalrådet Ingemar Samuelsson hälsade deltagarna välkomna och berättade hur mycket varvet betydde för staden en gång i tiden och vad som hände vid och efter nedläggningen år 1986. Trots allt klarade staden sig bra och antalet invånare har bara minskat under ett år. Idag har Uddevalla ett mer differentierat näringsliv med många mindre företag varav vissa har mycket hög kompetens. Vambola Kallaste redogjorde för Uddevalla-föreningen och berättade om pågående aktiviteter. Även andra föreningar informerade om sina verksamheter. Åke Karlsson presenterade vår nya bok om Lödöse Varf. Sedan följde flera intressanta föredrag. Skeppsredaren Dag Engström berättade om sitt liv till sjöss under rubriken "Från gaffelsegel till naturgas". Han gick till sjöss som 17-åring i slutet av 1950-talet och drömde om att någon gång kunna köpa ett eget fartyg. Redan 1964 grundade han Dag Engströms rederi i Lysekil och drev trafik på Nord- och Östersjön. Omkring 10 år senare expanderade verksamheten och 1980 tog rederiet emot sina första nybyggen, två ro/ro-fartyg på vardera 3 000 ton, byggda på Karlskronavarvet. Sedan har rederiet fortsatt att expandera. Han beskrev också hur lasthanteringen har förändrats totalt från 1950-talet till dagens containers, trailers m.m., vilket innebär att lastning och lossning går oerhört mycket fortare.

Stig Bystedt berättade om "Fartygsutveckling i dåtid och nutid". Han beskrev bl.a. hur Uddevallavarvet och Skeppsprovninganstalten utvecklade akterskeppsformen twinskeg med två roder och propellrar. Denna akterutformning gör det möjligt att bygga mycket breda fartyg med bra driftsegenskaper och manöverförmåga. Den ger också omkring 10 % lägre bränsleförbrukning än en konventionell utformning. Detta omsatte varvet i praktiken år 1978 när man byggde världens bredaste fartyg, Nanny, 79 m bred och på 499.000 dwt.

Bo Callenberg beskrev hur en batterigenerator är uppbyggd. Tack vare bättre och mindre batterier med ökad kapacitet går det att bygga moduler för drivning av t.ex. bogpropellrar. Man laddar batterierna med ström från land när fartyget ligger vid kaj och på så sätt minskar påverkan på miljön, men man kan också ladda under drift med hjälp av fartygets generatorer. Callenbergs samarbetar i ett stort projekt med Stena. Jan Johansson berättade och visade hur "Sjösättning enligt Marstrands-metoden" gick till. FEAB Marstrandsverken, som tillhörde Mattsson-företagen, saknade både bädd och docka och tog därför fram en egen metod för att sjösätta fartyg. Man hade ett tippbord vid kajkanten. Skrovet drogs långsamt ut på en glidbana tills tyngdpunkten låg någon meter från tippningspunkten. Nästan halva skrovet var alltså utanför kajkanten. Sedan lyfte man i skrovets landända så att det tippade i. För att bromsa upp det hade man kättingar.

Varvsforumets andra dag ägnades åt en tur med m/s Byfjorden till de gamla varvsområdena och hamninloppet. Vi var bl.a. inne i den stora f.d. byggdockan. Vambola Kallaste guidade. Sedan besökte vi Gustafsberg, eller Baggetofta som det hette en gång i tiden, där fick vi en guidad tur. Skeppsredaren Anders Knape Hansson startade ett varv där i mitten av 1700-talet. Det drevs sedan av bland andra Carl Jacob Engelke. Varvet fanns kvar till omkring 1880.

Stig Bratt

Kommande aktivitet.

Följande aktivitet är inplanerad:

- Varvs- och sjöfartskafé i föreningslokalen börjar den 2 oktober och håller på till och med den 11 december.

Stig Bratt

Varfs- och Sjöfartshistoriska Föreningen i Göta älvdalen

Långgatan 9, 463 71 Lödöse

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

Hemsida: www.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,
Christer Käll 076-31 10 369, Urban Pettersson 0520- 66 03 69
Björn Sörgaard 031-32 27 436.