

Första järnångaren - en verklig trotjänare.

År 1879 byggdes det första järnfartyget i Göta älvdalen på Thorskogs Mekaniska Verkstad och Skeppsvarv. Varvet, som grundats av Petter Larsson i slutet av 1860-talet, hade dittills byggt ett 20-tal fartyg i trä och komposit. Beställare av järnångaren var Gustaf Silvén i Säffle. Han hade startat rederi 1862 och drev för det mesta trafik på Byälven, Glafs-fjorden och Vänern. Det var oftast skogsprodukter han transporterade, men han höll också på med passagerartrafik. Det nya fartyget var anpassat till dåtidens slussar i Trollhätte kanal och längden var 30,51 m, bredden 6,53 m och djupet 3,16 m. Tonnaget var cirka 270 dwt och fartyget var utrustat med en ångmaskin, tillverkad på Thorskog, med effekten 120 ihk. Fartyget, som fick namnet Olof Trätälja efter den värmäländska kungen av Ynglingaätten, kom att bli en trotjänare på älven under flera decennier, men man gjorde också någon tur med passagerare ibland. Arvika Tidning annonserade så här den 12 juli 1884:

Lusttur till Åmål företages i morgon då ångaren "Olof Trätälja" kl. 6 f.m. dit afgår. Arwika goodtemplare komma på inbjudan af logen "Olof Stake" i Åmål att med fin musik deltaga i färden, och äro de, enligt till ordföranden för härvarande loge ingången skrifwelse af derwarande ordensbröder bjudna på kaffefrukost wid framkomsten. I lustfärden kunna äfwen icke goodtemplare deltaga. Resan göres fram och tillbaka på dagen. Priset 1:75.

År 1908 blev Billeruds bruk i Säffle hälftenägare i fartyget. Bruket startade då rederirörelse för att garantera transporten av de egna exportvarorna och returlast av egna och främmande laster. År 1913 blev Billerud ensam ägare till Olof Trätälja och 1936 fördes hon över på Borgviks AB som ägdes av Billerud. Fram till 1950-talet gick hon mest till Göteborg med företagets produkter och som returlast hade hon styckegods eller kol.

År 1953 moderniserades Olof Trätälja på Karlstads varv för 150 000 kr. Då byttes ångmaskinen från Thorskog ut mot en Alpha diesel på 240 hk. Samtidigt tog man bort den akre masten och skorstenen kortades. I och med att man gick över till motordrift kunde besättningen halveras.



Olof Trätälja omkring 1950 innan ångmaskinen byttes ut.

Nu började hon också gå längre resor bl.a. till Danmark. Så småningom beslutade Billerud att avveckla hela sin fartygsflotta och den 17-22 december 1964 gjorde Olof Trätälja sin sista resa i Billeruds ägo. Den resan gick till Odense i Danmark och lasten bestod av 200 ton pappersmassa från Slottsbron. Olof Trätälja som var det första lastfartyget i Billeruds flotta blev också det sista, men bolaget hade kvar bogserbåtar och pråmar i ytterligare ett par år. Olof Trätälja är fortfarande det fartyg som gått flest gånger genom Säfte kanal.

Efter drygt 50 år i Billeruds ägo såldes det 85 år gamla fartyget för 140 000 kr till ett rederi med Gustaf Johan Wilhelm Sahling i Köp-mannebro som huvudredare. I samband med ägarbytet ändrades namnet till Hamnfjord. Nu följde en period med täta ägarbyten. Sahling behöll henne till 1969, alltså i fyra år. Sedan såldes hon för 155 000 kr till Olof Göran Berndtsson i Halsbäck på norra Tjörn och namnet ändrades till Stigfjord. 1972 fick fartyget en ny huvudmaskin en sexcylindrig Volvo Penta på 265 hk. Tre år senare 1975 köptes hon av Anders Ragnar Gustafsson i Lidköping och fick namnet Ann. 1977 var det dags för nästa ägarskifte. Då hamnade det 98 år gamla fartyget på ostkusten. Det var Sven Larry Hansson i Degerhamn på Öland som köpte det för 150 000 kr och hemmahamn blev Grönhögen. Namnet ändrades till Sydfart. Nu kom båten i goda händer med Larry som befälhavare och sonen Peter som styrman. De vårdade, underhöll och moderniserade sitt fartyg, allt skulle vara i perfekt skick. Sydfart gick i klassisk kustsjöfart och trafikerade flera små hamnar främst på ost- och sydkusten och i Mälaren. Fartyget tog ungefär lika mycket last som nio lastbilar. Hon fraktade gödning, spannmål, raps, m.m.

På hösten 2007 var man illa ute, men det slutade väl. Sydfart hade lastat betongplattor på pall i Bålstad vid Mälaren och var på väg mot Gotland. Utanför Landsort fick man förskjutning i lasten och råkade i sjönöd. Med 30-graders slagsida tog man sig in till hamnen i Södertälje assiste-rade av Kustbevakningens fartyg och en räddningshelikopter.

2012 bestämde Larry och Peter att de skulle sälja Sydfart. Larry var då 84 år gammal. Många trodde att fartyget hade gjort sin sista resa som fraktfartyg i kommersiell trafik. Det fanns flera spekulanter och Sydfart såldes så småningom till åtta delägare, som alla var eller hade varit verksamma inom sjöfartsnäringen. De bildade Ångfartygsaktiebolaget 1879 och Sydfart fick Kalmar som hemmahamn. Deras mål är att bevara henne och täcka kostnaderna för driften med viss fraktfart. All vinst ska gå till fartygets underhåll och återställande. Första året gjorde man drygt tio resor, bl.a. fraktade man spannmål, men på senare år har det bara blivit någon enstaka resa. Man har fraktat raps från Stallarholmen i Mälaren till Karlshamn.

2013 K-märktes Sydfart av Statens maritima museer. Det innebär att de anser fartyget vara kulturhistoriskt intressant. Ägarna har fått ekonomisk hjälp till underhåll från Riksantikvarieämbetet och i år har de även fått ett bidrag på 30 000 kr till upprustning från Sjöhistoriska museet. De pengarna går till att återställa aktermasten och däckartar.

Det gamla Thorskogsbygget är idag, med sina snart 140 år, Sveriges äldsta fraktfartyg i kommersiell trafik och troligen ett av världens äldsta fraktfartyg i trafik.

Stig Bratt

Åsiverken.

Ett av varven vid Väneren var Åsiverken i Åmål. Det startades i mitten av 1940-talet av Gösta Nordström och några kompanjoner. De drev då AB Åmåls Sportindustri, Åsi, som tillverkade väskor av olika slag. Det fanns ett gammalt varvsområde som de köpte och uppförde en verkstad, slip, bryggor, m.m. och började reparera vänerfartyg. Först arbetade man bara med träfartyg, men efter några år började man bygga pråmar i stål. Gösta Nordström löste så småningom ut de andra och blev ensam ägare.

1952 tog varvet hem den första ordern på ett fartygsbygge. Det var en färja till Väg- och Vatten som sedan följdes av flera. 1956 fick man order på ett par lastfartyg till Norge och en bogserbåt. Efter några ekonomiskt svåra år lyckades man få beställning på två bogserbåtar till Brasilien år 1959. Detta blev en mycket lyckad affär som året därpå följdes av ytterligare två till samma beställare. 1961 tog Gösta Nordströms son Hans över som verkställande direktör och fem år senare kom även Hans bror Erik, som

arbetat på varv i England, in i företaget. Var-vet sysselsatte cirka 100 personer och byggde 4-5 fartyg varje år. Det var färjor, bogserbåtar, bunkerbåtar och andra specialfartyg.

I början av 1970-talet uppförde man en stålproduktionshall med bl.a. skärverkstad, grovplåtslageri och svetshall och varvet gick över till sek-tionsbyggnadsmetoden. Tio år senare byggde man ny verkstad för utrustningsplåtslageri, maskinverkstad samt rörverkstad och snickeriet flyttades till nyrenoverade lokaler. Varvet var nu på topp både när det gällde tekniskt kunnande och produktionskapacitet.

Några år senare nådde varvskrisen även till Åmål och trots olika försök att fortsätta verksamheten blev man tvungen att lägga ner varvet i mitten av 1980-talet. Då hade man byggt 140 fartyg och pråmar. Några stora kunder var Sjöfartsverket, Vägverket, Marinen och Röda Bolaget.

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.