



VARVAREN

2019 Nr 1

Årsmötet.

29 medlemmar hade kommit till Repslagarmuseet i Älvängen när Bert Kopp inledde årsmötet med att hälsa alla välkomna. Sedan hedrades de medlemmar som avlidit under året med en tyst minut och musik. Lennart Lindberg valdes till mötesordförande. Han gick igenom verk-samhetsberättelsen och den godkändes. Vi hade 216 medlemmar vid årsskiftet. Det är en minskning med nästan 20 jämfört med året innan. Trots det visade kassarapporten ett gott resultat för år 2018, mycket tack vare frivilliga bidrag till föreningen och försäljning av böcker. Även kassarapporten godkändes. Anders Gustavsson redogjorde för revisions- berättelsen som godkändes och styrelsen gavs ansvarsfrihet.

Styrelsen presenterade verksamhetsplan och budget för år 2019. En ny punkt i verksamhetsplanen tog upp problemet med utställningen på museet. Lars Grundberg föreslog en annan skrivning som tryckte på att vi ska arbeta mer för att ha kvar en utställning där. Mötet beslutade att verksamhetsplanen skulle ändras enligt Lars förslag. I övrigt godkändes verksamhetsplanen och även budgeten godkändes. Jan-Erik Nordström valdes till kassör i två år och Stig Bratt till styrelseledamot i två år. Till styrelsesuppleanter i ett år valdes Urban Pettersson och Björn Sörgaard. 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 2020. Årsmötet godkände förslaget. Stig Bratt informerade om läget när det gäller utställningen på museet och vilka åtgärder styrelsen vidtagit för att få ha den kvar. Lennart Lindberg tackade för förtroendet och förklarade årsmötet avslutat. Bert Kopp överlämnade blommor som tack. Sedan bjöd föreningen på kaffe och under tiden underhöll Sven Gunnar Larsson och Anders Ljungqvist med sång och musik. Flera av deltagarna gick därefter en guidad tur på repslagarbanan.

Stig Bratt

Thunbolaget växer.

Flera svenska rederier har beställt eller fått leverans av nya fartyg på senare år. Ett av dessa är Thunbolaget i Lidköping eller Erik Thun AB som de egentligen heter. Det var Helge Källsson som bildade rederiet 1938 och det är fortfarande familjen Källsson som äger företaget. Från början var det ett torrlastrederi som fraktade varor till och från Lidköping och trakten däromkring. Idag driver de fortfarande trafik på Väneren, men de flesta fartygen är för stora för att gå i Göta älv.

Numera trafikerar rederiets båtar Östersjön, Nordsjön, Medelhavet och Irländska sjön. Idag består Erik Thuns flotta förutom av torrlastare även av tankfartyg och cementfartyg. Rederiet har omkring 40 fartyg, från cirka 4 000 dwt till drygt 18 000 dwt, som de äger helt eller delvis eller disponerar på annat sätt, men det är bara ett fåtal som är registrerade i Sverige. De flesta hör hemma på Färöarna och i Nederländerna.

På tankermärknaden samarbetar Erik Thun AB med sju andra rederier i nätverket Gothia Tanker Alliance. Syftet med nätverket är att kunna erbjuda bättre service än vad de enskilda företagen kan göra var för sig. För några år sedan beställde rederiet 12 nya fartyg för totalt omkring 2 miljarder kronor med leverans åren 2018-2021. De nya fartygen ska dels ersätta gammalt tonnage och dels utöka flottan. Sex av fartygen, två torrlastare och fyra tankfartyg, beställdes på varvet Ferus Smit BV i Westerbroek nära Groningen i Nederländerna. De har tidigare byggt över 30 fartyg för Thunbolaget. Varvet ligger vid en kanal och fartygen byggs och sjösätts längs med kanalen. De övriga sex, som är produkt-tankers, beställdes i Kina på Avic Dingheng Shipbuilding Ltd som ligger vid floden Yangtze. Det är ett statligt varv som grundades 2006 och nu bygger de 16-18 avancerade kemikalie- och gastankers varje år.

Flera av de nya fartygen utrustas med s.k. dual fuel motorer som har flytande naturgas (LNG) eller biogas (LBG) som huvudbränsle. Det innebär att de får mycket höga miljöprestanda. Svavel- och partikelutsläppen blir försumbara och utsläppen av kväveoxider minskar med 80-90 % om man jämför med konventionella drivmedel. Även koldioxidutsläppen minskar. Man har också arbetat mycket med optimering av skrovformen för att få ner bränsleförbrukningen.

Det första nya fartyget "Snow Crystal" levererades från Ferus Smit BV i slutet av 2017. Det är ett torrlastfartyg på 5 700 dwt. Längden är 89 m och bredden 13,5 m och det kan således gå upp i Vänern. Ett något större systerfartyg "Ice Crystal" levererades i februari 2018. Hon är 105 m lång och på 6 600 dwt.

Varvet i Nederländerna bygger också fyra tankfartyg på 8 000 dwt, 115 m långa och 15,9 m breda. Det första fartyget i den serien "Thun Eos" levererades under hösten 2018 och det andra "Thun Evolve" i maj i år. Alla fyra ska vara i trafik i början av 2021.

I höstas levererade varvet Avic Dingheng Shipbuilding Ltd "Thun Venem" en 18 000-tonnare som är 150 m lång. Det var det tredje i en serie om sex tankers som varvet bygger för svenska redare. De övriga fartygen är beställda av Furetank Rederi AB och Rederi AB Älvtank som också ingår i Gothia Tanker Alliance. Det är Furetank och Mattssonföretaget FKAB som utvecklat de här fartygen.

I maj i år levererade samma varv den första av fem produkttankers "Thun Lidköping" som är på 18 650 dwt. Den fartygstypen har tagits fram i samarbete med kinesiska Odely Marine Engineering i Shanghai. Nästa fartyg i serien "Thun London" kommer att levereras i sommar och inom ett år skall alla fem fartygen vara klara.

År 2014 bildade Erik Thun AB och Kristian Gerhard Jebsen Skipsrederi AS i Norge företaget JT Cement AS som idag har sju självlossande cementbåtar. Två av dessa byggdes på Ferus Smit BV i Nederländerna 2015 och 2016. Ytterligare en cementbåt på drygt 8 000 dwt är beställd där och den kommer att levereras i sommar.

Thunbolaget är också delägare i Avatar Logistics AB som försöker utveckla svensk inlandssjöfart. Tanken är att flytta trafik från vägarna till insjölederna. De har bl.a. gjort försök med pråmtrafik till Vänern.

Stig Bratt

Laila, sista fartyget från Södra Garns varv.

I maj 1916 sålde Johan August Svensson Södra Garns varv i Tunge för 45 000 kr till ett konsortium från Göteborg med Gustaf E Sandström i spetsen. De bildade då Södra Garns Varvsaktiebolag. Verksamheten fortsatte bl.a. med reparationer av fartyg och nybyggnad av pråmar.

År 1917 byggde varvet en motorskonare på spekulat. Beställare var Rederi AB Cordelia som hade samma ägare som varvet. Fartyget sjösattes i maj och fick namnet Laila. Hon byggdes i ek och fura och var 28,6 m lång och 7,36 m bred. Dödvikten var drygt 230 ton. Laila riggades som tremastad skonare och utrustades med en encylindrig Bolindermotor på 32 hk. Den 16 maj 1918 såldes hon till Rederi AB Tempus för 140 000 kr och namnet ändrades till Styrbjörn Starke. Rederi AB Tempus hade också samma ägare som varvet.

Året därpå såldes fartyget till Danmark. Det var Rederi A/S Nielsen i Nyköping som köpte henne för 125 000 danska kr och namnet ändrades

till Carl. Efter ett par ägarbyten i Danmark kom fartyget åter till Sverige år 1927. Det var ett partrederi i Grundsund som köpte henne för 19 100 kr. Huvudredare blev Maria Josefina Johansson och hennes två söner var delägare. Fartyget fick nu namnet Vinnita. I början av 1930-talet deltog hon i Islandsfisket.

I februari 1934 såldes Vinnita till Hällevik i Blekinge. Huvudredare blev Karl Johansson. Nytt namn blev Böljan. Hon fick nu nya lastluckor och en ny maskin, en råoljemotor på 120 hk från Jönköpings Motorfabrik. I oktober 1946 hade man lastat trä i Hudiksvall och skulle gå till Tuborg i Köpenhamn. När hon kom utanför Dalarö navigerade besättningen fel och Böljan gick på grund och fick omfattande skador på förstäven och kölen. Efter att en del av lasten lossats kunde man dra henne av grundet. Hon tätades provisoriskt och togs in till Furusund där resten av lasten lossades innan hon togs upp på slip för reparation.

Året därpå, 1947, kom hon tillbaka till västkusten, närmare bestämt till Skärhamn. Det var Karl Bernhard och Anders Ragnvald Simonsson som köpte henne för 120 000 kr.

1965 köpte Rolf Bjernestrand i Munkedal Bøljan för 9 000 kr och hemorten blev Göteborg. Året därpå hamnade hon vid Gullbergskajen eller "döda skeppens kaj". 1971 köptes hon av Per Anders Berg i Göteborg och hon fick åter namnet Styrbjörn Starke. Han sålde henne till Lena Åström i Göteborg året därpå. År 1977 köpte CH-bil Cohen & Hedström i Stockholm det 60 år gamla fartyget. Nu lämnade Styrbjörn Starke Sverige och gick till Israel där hon slutade sina dagar som diskoteksbat i Eilats hamn.

Stig Bratt

Kommande aktivitet.

Följande aktivitet är inplanerad:

- Varvs- och sjöfartskafé i föreningslokalen börjar igen den 1 oktober och håller på till och med den 10 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,

Christer Käll 076-31 10 369, Urban Pettersson 0520- 66 03 69

Björn Sörgaard 031-32 27 436.