



VARVAREN

2019 Nr 2

Utställningsläget.

Den nya utställningen på Lödöse museum är klar. Den är, som vi berättade i förra brevet, betydligt mindre och placerad i kaféet på andra våningen vid ingången till hörsalen. Mycket av det vi visade i den tidigare utställningen har vi blivit tvungna att flytta till vår förenings-lokal. Där kommer vi att försöka placera ut det så det blir så överskådligt som möjligt. Det arbetet återstår.

Samtidigt har vi tillsammans med museet tagit fram en liten utställning om Thorskogs historia som placerats på Thorskogs slott. Lasse Nilsson, en av ägarna, är väldigt intresserad av att kunna visa detta för sina gäster och vi har lovat att komplettera med mer material där.

Vi håller också på med att lägga ut bilder och berättelser om varven på en digital plattform som heter www.prismavg.se. Där finns berättelser om människor, platser, industrier, m.m. Den beskriver alltså vårt industriella kulturarv och samhällsutvecklingen från mitten av 1800-talet till idag. Christine Fredriksen på Västarvet hjälper oss med detta. Hittills har berättelser om Thorskogs Mekaniska Verkstad och Skeppsvarv, Norra Garns Varv samt prämsbygge i Göta älvdalen blivit klara och mer berättelser kommer så småningom.

Sedan tidigare finns där lite om Munthers Båtbyggeri och om Lödöse Varf. Från Lödöse Varf finns bl.a. filmen om bygget av Aniara år 1963.

Stig Bratt

Lång väntan på broförbindelsen i Lilla Edet.

En bro över älven vid Lilla Edet var ett önskemål under många år innan den blev verklighet. Redan i mars 1890 skrev Lilla Edets Tidning så här:

Bro öfver Göta elf vid Lilla Edet.

Bron vid Wargön nära Venersborg var länge den enda länken mellan elfvens stränder, och först i senare år har Hisingsbron vid Göteborg blifvit en andra länk. I fjor tillkom ännu ett band genom fullbordandet af Sveriges vackraste och kanske också dyraste landsvägsbro, den öfver Trollhättefallen. Sålunda får nu anses vara väl sörjdt med samfärds-medlen öfver elfvens nordligare del, men söder om Trollhättan tarivas flerstädes säkrare och beqvämare kommunikationer mellan stränderna än nuvarande färjor och roddbåtar erbjuda. Och först och främst vid Lilla Edet. Vi påstå att trafiken här, som uppehålles med roddbåtar ofvan och nedom fallet samt med färjan vid Munkviken, ¼ mil härifrån, är, med undantag af den öfver Wargöns och Hisingsbroarne, den lifligaste på hela elfven. Icke ens Trollhättebron är så starkt trafikerad.

Förhållandet i Trollhättan och här är omvänt. I Trollhättan skall bron nemligen frammana trafiken. Här deremot skall trafiken framkalla bron. Derfor hade varit i sin ordning att en bro här föregått den i Trollhättan, hvilket också nog blifvit fallet, om blott någon kommit sig för att kraftigt framhålla behovet af samfärdselns underlättande här.

Lilla Edet är hufvudort icke allenast för närmaste delen af Vestergötland utan ock för en betydande del af Bohuslän mellan Uddevalla och Kungälf; och det lider intet tvifvel att en bro vid Lilla Edet, byggd på spekulation, skulle blifva en god affär i enskildes händer, men för kringliggande kommuner kanske vore fördelaktigare att sjelfva taga hand om byggnaden, då statsbidrag säkerligen vore att förvänta.

Ännu är dock för tidigt att orda om detta liksom om punkten för bronns läge, ofvan, öfver eller nedom fallet. Vi hafva blott offentligt velat bringa frågan på tal. Den är för hela orten och serskildt för vårt samhälle af synnerlig vigt, och gagnet ligger så i öppen dag, att realiserandet af idén måste vara en tidsfråga, till hvars snara lösande vi uppmana enhvar i sin stad att bidra.

Så långt den tidningsartikeln och att det var problem att ta sig över älven framgick också av en artikel i samma tidning en månad senare.

Behovet af en bro öfver elfven härstädes har förut framhållits och motiverats. Som ytterligare skäl för en sådan byggnad vilja vi fästa uppmärksamheten derpå, att färjan vid Munkviken helt och hållet är en privat affär och att det sålunda står i egerens eget skön att befordra resande. Så t.ex. skulle i Söndags en skjuts härifrån forslas öfver med färjan, men farkosten var fylld med vatten, och egeren eller den som skulle sköta densamma nekade att länsa, så skjutsen måste vända åter. Sålunda visar sig att denna mindre bekväma "trad" dertill är opålitlig, och särskildt för den som bor aflägsset medför detta minst sagdt mycket obehag.

Bron vid Vargön som nämns i tidningsartikeln konstruerades av Christopher Polhem och var klar redan 1718. Den användes till år 1931.

Hisingsbron i Göteborg blev klar 1874. Det var en svängbro som tillverkades av Eriksbergs Mekaniska Verkstad och den fanns kvar till 1968.

År 1889 var den första Oscarsbron eller Kung Oscars bro i Trollhättan färdig. Det var en stålbro som tillverkades på Nydqvist & Holm (NOHAB) och den var kvar till 1968 då den ersattes av en ny bro.

Omkring 1915, vid bygget av kraftstationen i Lilla Edet, gjorde man en smal gångbro som även allmänheten kunde använda, men det skulle dröja till 1926 innan man fick en körbar bro. Arbetet med bron startade 1923. I november 1925, när man höll på med gjutning, rasade hela mitt-spannet ner i älven. Fyra personer hamnade i vattnet, en man omkom.

Stig Bratt

Stor byggaktivitet i Tunge för 100 år sedan.

År 1916 köpte ett konsortium med konsul Gustaf E. Sandström i Göteborg som huvudman Södra Garns varv och bildade då Södra Garns Varvsaktiebolag. Strax efteråt köpte man även Eckerna varv. På Eckerna varvs område satsade man nu på ett nytt modernt varv som skulle bygga järn- och stålfartyg.

Under åren 1918-1921 investerades mycket pengar i byggnader och maskiner. Den dominerande byggnaden blev den stora verkstadshallen på omkring 3 000 kvadratmeter i två skepp. Den inrymde bl.a. plåtslageri- och maskinverkstad och utrustades med traverser och en ansenlig maskinpark. Ett stickspår från järnvägen till Lilla Edet drogs också fram. Norr om verkstadsbyggnaden uppfördes en transformator-station som även innehöll en luftkompressorläggning. Dessutom byggde man en 77 m lång stapelbädd, den största i älv dalen på den tiden, och en kranbana påbörjades. På den nya stapelbädden skulle det byggas fartyg på upp till cirka 2 000 ton dödvikt. Man anlade också en ny drygt 100 m lång kaj med ett djup på omkring 4 m. Förråd och snickarverkstad med erforderliga maskiner iordningställdes. I det stora boningshuset i södra delen av varvsområdet inreddes kontor.

Den stora verkstadshallen blev senare känd som saltet eller saltbolaget. Numera är det östra skeppet borta, men det västra är kvar. Det är Lödöse Åkeri som äger området idag.

Det var inte bara på varvsområdet man byggde utan öster om varvet i Ekebacken byggdes bostäder i form av tvåfamiljsvillor och dessutom byggdes en ny mangårdsbyggnad och stor ladugård på Eckerna Södergård, "Eckerna gård".

Mer om detta finns att läsa i vår bok "Skeppsbyggeri vid Göta älv i Tunge socken."

Stig Bratt

En frakt som upphört på älven.

Förr var det inte ovanligt att fartyg som trafikerade älven transporterade isblock. Isen behövdes för att kyla livsmedel och inte minst fisket hade stort behov av is. Den sågades i block och togs upp ur dammar eller sjöar och lagrades sedan i islador som var uppbyggda av plank. För att skydda isen användes stora mängder sågspån. Det fanns flera islador vid Väneren bl.a. i Dalsland och på Kållandsö, men även i älv dalen.

Lastning och lossning var inget lätt arbete. Det skulle det gå fort och dessutom var det viktigt att stuva isblocken så att lastrummet blev helt fyllt annars riskerade isen att smälta under transporten.

I Göteborgs skärgård fanns flera isbolag som försåg fisket med is. I slutet av år 1949 köpte Otto Bryngelsson och Elis Hansson från Hönö tillsammans med fiskhandlaren Ludvig Nilsson från Kungälv

mark vid Göta älv strax söder om Thorskog. Där gjorde de två dammar, en på vardera sidan om Gullbäcken. Dammarna var omkring 1,5 m djupa och bäcken försåg dem med vatten. Man byggde också en stor islada som rymde tretusen ton och en ramp ut i älven. Det var flera fartyg som kom och lastade is där bl.a. Ellen av Fotö och Ingrid av Hönö. I mars 1958 hämtade man den sista islasten från Thorskog. Den gången tog man isen direkt från dammarna till fartyget Caisa från Knippla. Något år senare revs isladan.

Upptagning av naturis ersattes med maskinell tillverkning av is och alla isupptagningsplatserna försvann omkring 1960 och därmed var det slut med islastade fartyg på älven.

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.