



# VARVAREN

2019 Nr 3

---

## **Krisen på Lödöse Varf för 60 år sedan.**

År 1946 köpte Brattkoncernen i Göteborg Lödöse Varf. Då såg de anställda positivt på framtiden för varvet och hoppades på beställningar från Bratts egna rederier. Under de första åren med den nya ägaren byggde man flera fartygsskrov för Göteborgsvarven samt stålpråmar och bogserbåtar till olika beställare. År 1953 levererades "Reine Astrid" till Rederi AB Götha, som ingick i Brattkoncernen. Skrovet var byggt i Belgien, men utrustningen gjordes på Lödöse Varf. I början och mitten av 50-talet byggde man också, som underleverantör till Lindholmens varv, fem skrov till ryska ångtrålare samt en trälare komplett färdig. 1957 byggde varvet den första s.k. paragrafbåten "Staffan" och fick mycket god beläggning på reparationssidan i samband med Götaraset. Det gällde underhållsarbete på pråmar och mudderverk. Året därpå 1958 levererade man bogserbåten "Bull" till Stockholms Skeppsstuveri AB samt bogserbåten "Isbjörn" till Trafik AB Grängesberg - Oxelösund.

När "Isbjörn" lämnade varvet i oktober hade man inga nya order. Innan semestern hade 7 man avskedats och 10 permitterats och rykten om försäljning eller nerläggning av varvet cirkulerade. Företagsledningen hoppades på nya order och hade många offerter ute, men de fackliga organisationerna och Lödöse kommun såg med oro på framtiden, varvet var ju kommunens dominerande industri. I slutet av oktober kom ännu ett varsel om permitteringar. Då gällde det 20 man som skulle bli utan arbete från mitten av november. Efter det varslet var det bara drygt 80 anställda kvar på varvet, varav 55 kollektivanställda. Det började också dyka upp spekulanter. Det var skrotfirman Nejmans Export AB från Trollhättan. De anställda begärde då att få träffa företagsledningen. Både direktör Richard Elfström och ägaren G. A. Bratt träffade företagsnämnden. De medgav att varvet var till salu. En kontaktkommitté med representanter från varvet, kommunen och länsarbetsnämnden bildades med uppgift att försöka lösa sysselsättningsproblemet. De lyckades, bl.a. med hjälp av landshövding Mats Lemne, ordna en beställning på tvålotsbåtar. Kontraktet med Kungliga Sjöfartsstyrelsen skrevs i början av december 1958 och båtarna skulle levereras i augusti 1959. I slutet av december fick varvet också beställning på en fiskebåt till bröderna Fager på Klädesholmen. Under jul- och nyårshelgen permitterades ytterligare 23 man, men den akuta krisen var över i och med beställningarna och under våren kunde varvet ta tillbaka flera av de permitterade.

Det visade sig att Brattkoncernen hade ekonomiska bekymmer och Bonnierkoncernen i Stockholm var intresserade av rederiverksamheten, men inte av Lödöse Varf. 1959 fick varvet beställning på en fiskebåt till Rönnäng och en paragrafbåt till Rederi AB Götha. Under vintern 1960 blev det känt att varvet sålts till ett konsortium som hade för avsikt att fortsätta med varvsverksamheten. Den 1 mars 1960 tog Skärhamns-bröderna Lars och Vilgot Johansson över varvet. De hade tidigare reparerat sina fartyg där och redan i december 1958, när bröderna Fager beställde sin nya fiskebåt, var Lars Johansson inblandad.

*Stig Bratt*

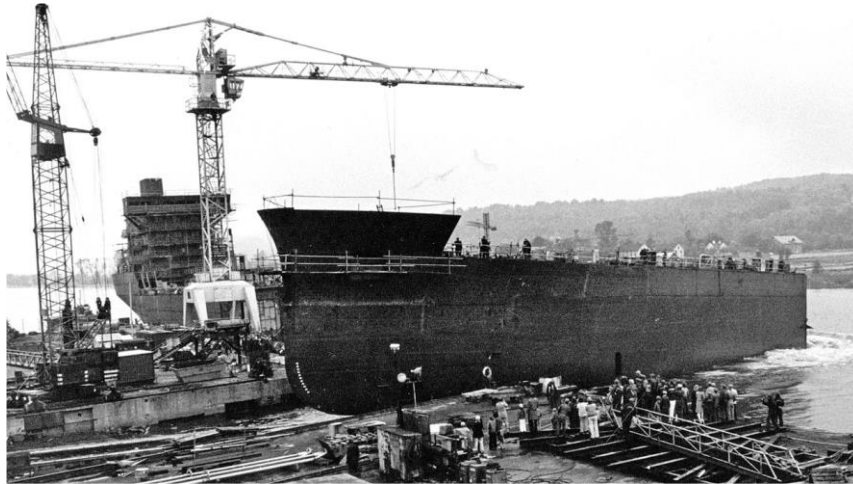
## **Krisen på Lödöse Varf för 40 år sedan - sista fartygsbygget i Göta älvdalen.**

Tyvärr upprepade historien sig 20 år senare. Nu blev det ännu mer bekymmersamt för varvet som expanderat hela tiden med Johansson Gruppen som ägare. I juni 1978 meddelade ledningen att varvet troligen kommer att läggas ner 1980 eftersom det inte går att få nya beställningar. Man såg heller ingen annan produktion som skulle kunna trygga sysselsättningen för de omkring 300 anställda. Efter förhandlingar kom man fram till att nybyggnadsverksamheten skulle läggas ner och i fortsättningen

skulle man arbeta med fartygsreparationer, tillverkning av tyngre stålkonstruktioner och fartygssektioner samt legoverksamhet. Personalstyrkan skulle minskas till cirka 130.

År 1979 byggdes det sista fartyget på Lödöse Varf. Det innebar slutet för fartygsproduktion i Göta älv dalen, en verksamhet som pågått i flera hundra år. Det var också slutet på en exakt hundraårig epok med tillverkning av järn- och stålfartyg i området. Den första järnångaren var "Olof Trätälja" som byggdes på Thorskog 1879. Under de hundra åren förändrades sättet att bygga fartyg fullständigt, man gick från nitning till svetsning och från att hänga plåt för plåt till sektioner byggda m.m.

År 1929 byggdes det sista fartyget till den dåvarande ägaren Wallerkoncernen. Det fartyget, en lastångare, fick namnet "Ilse" och nu 50 år senare fick även det sista fartyget för Johansson Gruppen, en produkt-tanker, samma namn.



*Den 8 juni 1979 sjösattes förskeppet till "Ilse". Det blev den sista stapelavlöpningen på Lödöse Varf och i Göta älv dalen.*

Akterskeppet till "Ilse" kölsträcktes på sommaren 1978 och sjösattes i början av 1979 och förskeppet sjösattes i juni. "Ilse" var på 12 905 dw och därmed det tonnagemässigt största fartyget som Lödöse Varf byggde. Längden var 142,5 m och bredden 17,8 m. Hon lämnade varvet i Lödöse den 6 november för dockning i Göteborg och levererades till OT-rederierna i Skärhamn i december 1979.

Efter Johansson Gruppens konkurs 1982 fördes "Ilse" över till Shipinvest som hade Vilgot Johanssons barn som huvudägare. I början av 1990-talet bildades United Tankers AB när Shipinvests och Thunbolagens tankrederier slogs ihop och då fick hon namnet "United Terrier". Efter ett par år ändrades namnet till "Celtic Terrier". Hon gick då under engelsk flagg. 2007 såldes hon till Nigeria och namnet ändrades "Khalifa". Sedan några år tillbaka är hon borta ur registren.

*Stig Bratt*

### **Järnvägsbron i Vänersborg.**

När Trollhätte kanal utvidgades 1909-1916 flyttades farleden genom Vänersborg från den gamla Hamnkanalen till en ny sträckning längre västerut vid Kasen. Den nya kanalen skar i södra änden av järnvägsbanken för Uddevalla-Vänersborg-Herrljungabanan. Den gamla bron över Hamnkanalen, som var en svängbro, måste ersättas med en ny bro över den nya farleden. Efter att ha utrett olika utförande bestämde man sig för en enarmad klaffbro med motvikt. Bron ritades av svensken Ernst Nilsson, men den byggdes på en idé som togs fram och patenterades av den amerikanska ingenjören Joseph Baermann Strauss. Hans idé förändrade helt utseendet på klaffbroar.

Broklaffen, som är 42 m lång, är utbalanserad av en motvikt i betong som väger omkring 400 ton. Två elmotorer på vardera 42 hk öppnar bron. Normalt tar det bara 90 sekunder.

Bron tillverkades av den tyska firman J. Gollnow & Sohn i Stettin. Därför kallas den ibland för tyska bron. Strax efter att kontraktet skrivits bröt första världskriget ut. Detta försenade bygget cirka ett halvår. Bron är byggd av stålbalkar som är nitade ihop. Vissa delar kom färdig-monterade på pråmar, men det

mesta byggdes upp på plats. I augusti 1916 blev den godkänd för trafik. Den var då Europas längsta klaffbro.

Nu är det den äldsta bron över Trollhätte kanal. 103 år är hög ålder för en öppningsbar stålbro och för omkring 15 år sedan upptäckte man små sprickor. Dessa lagades, men man upptäcker ständigt nya sprickor vid de återkommande inspektionerna och senast under oktober i år stoppades all tågtrafik på bron för man behövde laga sprickor. Den lever alltså på övertid numera. Det har inte gjorts några större förändringar under åren så idag har den både ett kultur- och teknikhistoriskt värde. Den största ändringen var när banan elektrifierades 1949.

Vad som kommer att hända med den gamla bron är osäkert. För några år sedan började man utreda olika alternativa lägen för en ny bro. Man gjorde också kalkyler för olika utförande. Kostnaden för en ny bro beräknades då till 500-600 miljoner kr.

*Stig Bratt*

### **Kommande aktiviteter.**

Följande aktiviteter är inplanerade:

- Varvs- och sjöfartskafé i föreningslokalen börjar igen tisdagen den 7 januari och håller på till och med den 24 mars.
- Årsmöte den 29 februari.

*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, 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.