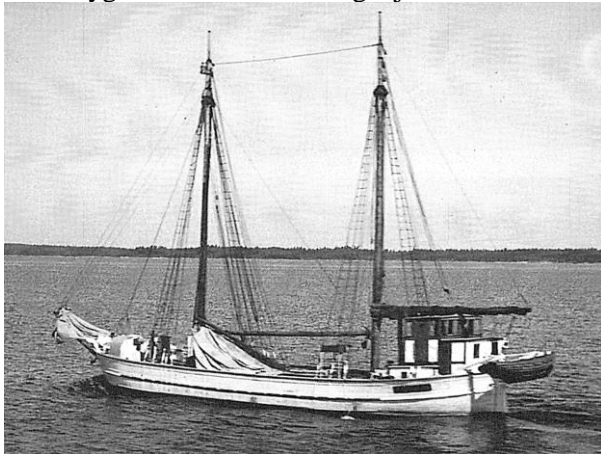


## Klaraborg av Vänersborg.

Vänersborg har en lång historia som varvs-, handels- och sjöfartsstad med kulmen från mitten av 1800-talet och några årtionden framåt, och ännu i mitten av 1900-talet fanns det några fartyg med Vänersborg som hemmahamn. Ett par av dessa var motorskonarna Klaraborg och Valborg som ofta sågs på älven. Det är inte känt var och när Klaraborg, som från början hette Jesper, byggdes, men 1884 förbyggdes hon på Assarebo varv i Gärdhem under ledning av skeppsbyggmästaren Svante Edvard Olsson. Hon var 23,88 m lång och 6,8 m bred och bruttotonnaget var 105,35. År 1885 hörde skutan hemma på Fjellsholmen i Torsby socken utanför Kungälv. Befälhavare och största delägare var skepparen Magnus Johansson.

1905 såldes hon till Anders Gustaf Carlsson i Harge utanför Askersund och drygt 10 år senare såldes hon till Johan Olsson och fick Hammar som hemort. Under den här tiden fraktade hon zinkmalm från Åmmeberg till Göteborg. Det tog lång tid att gå genom Göta kanal så det blev bara 5-6 laster per säsong. Hon fick ofta dras genom kanalen. 1918 såldes Jesper till Lidköping, en av delägarna var Erik Thun. Han blev så småningom huvudredare och därmed blev Jesper ett av Thuns första fartyg. 1920 förbyggdes hon igen, nu på Sjötorps varv, och hon utrustades med en Bolinder råoljemotor på 32 hk.

1927 såldes hon för 18 000 kr till Oscar Emanuelsson och fick Nya Varvet som hemort. Nu ändrades namnet till Klaraborg efter Oscars fru Klara. 1933 såldes hon av Oscar Emanuelssons sterbhus för 16 000 kr till Kristian Johansson i Vänersborg och fick Göteborg som hemmahamn. I slutet av 1930-talet utrustades hon med en Seffle-Bruce motor på 70 hk. När Kristian Johansson avled 1942 blev hans dotter Kristina Johansson, senare Gulbrand, huvudredare och Klaraborg fick Vänersborg som hemort. Hon gick nu i fraktfart på Väneren och Göta älv bl.a. med kvarts från Dalsland till smältverken i Vargön och Trollhättan. Med tiden blev konkurrensen från modernare och effektivare fartyg för svår och 1966 såldes hon till fyra göteborgare med Jan Gunnérus som huvudredare. De skulle använda Klaraborg som lustfartyg och målet var att segla jorden runt.



Efter att ett par till köpt in sig i Klaraborg genomfördes en omfattande upprustning bl.a. av skrovet och riggen. På hösten år 1967 lämnade Klaraborg Göteborg för den långa seglatsen. När de kom till Biscaya skulle Jan Gunnérus fotografera skutan från en gummi-flotte, men flotten kapsejsade och Gunnérus omkom. Då tog Hans Törnqvist över och världsomseglingen fortsatte till Sydamerika, Mellanamerika, Nya Zeeland och Australien. Klaraborg gjorde bl.a. chartrade turer från olika platser under resan. I juli 1982 lämnade de Australien och skulle gå till Singapore och Borneo, men råkade ut för en svår storm och fartyget sprang läck. Den 14 juli

meddelade radion att världens äldsta i trafik varande segelskuta, galeasen Klaraborg från Göteborg totalförlist i Indiska oceanen. Alla ombord klarade sig, men Klaraborg sjönk på 300 m djup utanför Australiens västkust.

*Stig Bratt*

**Oskarshamns varv.**

Hösten 1970, alltså för 50 år sedan, köpte Lars och Vilgot Johansson från Skärhamn det då nerlagda Oskarshamns varv. Några år tidigare hade varvet gått i konkurs och redan då var bröderna Johansson intresserade av att överta varvet, men då behövde de ett statligt investeringsstöd för att klara köpet. Istället blev det Oskarshamns kommun som köpte det och hyrde ut verkstäderna till mindre företag. Tre år senare kunde Tjörnbröderna köpa varvet utan statligt stöd.

När det gäller skeppsbyggeri har Oskarshamn, som tidigare hette Döderhultsvik, en lång historia som åtminstone går tillbaka till slutet av 1600-talet. I början av 1860-talet byggdes en torrdocka. Den var klar 1863 och samtidigt grundades en mekanisk verkstad och dessa senare ihop. 1863 brukar därför anses som året då Oskarshamns varv grundades. Dockan utvidgades sedan flera gånger. I slutet av 1800-talet började man bygga ångfartyg med järnskrov. Varvet drabbades hårt av lågkonjunkturen efter första världskriget och gick i konkurs, men efter några år startade Jungnerbolaget upp det igen. Efter andra världskriget blev det goda tider och varvet expanderade. Under en tioårsperiod, 1947-1957, levererades 45 nya fartyg. Varvet var den största arbetsgivaren i Oskarshamn och i början av 1960-talet hade man 1 400 anställda. Sedan kom en varvskris och man försökte satsa på alternativ produktion, men 1967 gick varvet i konkurs igen.

När Tjörnbröderna övertog varvet var det väldigt nergånget och en omfattande upprustning startades omedelbart. Byggnader reparerades och moderniserades, kulvertar och avloppsledningar byttes ut, den stora stapelbädden breddades och förstärktes och fick en bockkran med lyftkapacitet på 100 ton, två svetshallar och en skärhall byggdes. Dessutom investerade man i flera nya maskiner.

Redan i mars 1971 kunde varvet ta emot reparationer i torrdockan. Ett av de första fartygen var Stella Atlantic som byggts i Oskarshamn 1965 och nu ingick i OT-rederiernas flotta. Varvet hade order på tre tankfartyg om 7 500 dwt och fem tankfartyg om 30 000 dwt. Samtliga var beställda av OT-rederierna. Man skulle också förlänga ro/ro-fartyg som byggdes på Lödöse Varf med en 30 m lång mittsektion.

Under våren 1971 kölsträckte man det första nybygget, en asfalttänker om 7 500 dwt, på den mindre bädden. I februari året därpå sjösattes det första fartyget på sju år i Oskarshamn och i augusti var det klart för leverans. Samma dag som den tankern lämnade varvet sjösattes ett systerfartyg och någon dag senare kölsträcktes det tredje fartyget i den serien. Den snabba expansionen var möjlig tack vare att många av de gamla varvsarbetarna återvände och att varvet hämtade kunskaper utifrån, inte minst från Lödöse Varf.

1973 var ombyggnaden av den stora bädden klar och på sommaren sjösattes den första 30 000-tonnaren, det största fartyget som byggts vid ett ostkustvarv. I slutet av året levererades hon till OT-rederierna. Varvet hade då beställning på ytterligare 13 sådana fartyg efter att ha fått order på tre till det polska rederiet Centromor och sju till den grekiska redaren A. M. Karageorgis. Därmed var sysselsättningen tryggad för 5 år och framtiden såg mycket ljus ut. Varvsområdet utvidgades betydligt och det fanns planer på att anlägga en stor docka för nybyggnation. I samband med att Uddevallavarvet upphörde med sin reparationsverksamhet 1974 övertog Oskarshamn deras flytdocka. Detta innebar att reparationsverksamheten kunde utökas väsentligt. Varvet var nu den största arbetsgivaren i Oskarshamn igen med cirka 750 anställda.

Så slog oljekrisen till och efterfrågan på tankfartyg försvann, den grekiska redaren annullerade kontrakten för fem av sina fartyg. Då beställde Johansson Gruppen fyra ro/ro-fartyg på 14 800 dwt som levererades 1978 och 1979. 1979-80 byggde varvet det största fartyget en 205 m lång produkttänker på 39 000 dwt. Sedan följde två ro/ro-fartyg på 18 500 dwt och tre kemikalietankers på 8 700 dwt till Johans-son Gruppen. Under 1981 fick varvet och hela Johansson Gruppen ekonomiska bekymmer och i januari 1982 begärdes varvet i konkurs.

Det togs sedan över av en företagsgrupp där bl.a. Gotlandsbolaget ingick och personalstyrkan minskades med nästan 400 man. Varvet byggde färdigt de tre fartygen som fanns i order, men det var svårt att få nya beställningar och efter något år såldes varvet till Allan Lundin som drev Djupviks varv på Tjörn. Nu inriktades verksamheten på reparationer och ombyggnader samt att bygga fartyg i aluminium. Det var specialfartyg till sjöfartsverket, marinen och kustbevakningen, snabba bil- och passagerarkatamaraner m.m. Man byggde också ett par stora exklusiva motoryatcher för den amerikanska marknaden. Den sista större nybyggnadsordern var fem passagerarfartyg i aluminium till Vaxholmsbolaget. De fartygen, som byggdes i början av 1990-talet, har en toppfart på 22 knop och tar 340 passagerare. 1996 rekonstruerades varvet och all nybyggnadsverksamhet upphörde.

Sedan 2012 ägs varvet av den holländska varvskoncernen Damen Shipyards som arbetar med reparationer, ombyggnader och legoarbeten. Varvet har idag ett 30-tal fast anställda. Totalt har Oskarshamns varv byggt omkring 550 handelsfartyg.

*Stig Bratt*

**Kommande aktiviteter.**

På grund av Coronapandemin har vi inga aktiviteter inplanerade.

*Stig Bratt*

---

**Varfs- och Sjöfartshistoriska Föreningen i Göta älvdalen**

Långgatan 9, 463 71 Lödöse

E-post: [info@ varfshistoriska.se](mailto: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, Urban Pettersson 0520- 66 03 69,

Björn Sörgaard 031-32 27 436.