



VARVAREN

2021 Nr 2

Fartyget M/S Cortia.

Lödöse Varf fick i augusti 1960 en fartygsbeställning till ett partrederi med Rederi AB Götha som huvudredare. Rederiet behövde ersätta sina gamla ångfartyg med moderna s.k. paragraffartyg och ett systerfartyg, Patria, höll på att byggas på Lödöse Varf. Några månader tidigare hade Brattkoncernen sålt varvet till bröderna Lars och Vilgot Johansson och kammarherre Gustaf Adolf Bratt och Lars Johansson hade träffats i biblioteket i den Brattska villan. I boken "Olje-Lars" beskrivs det som ett möte mellan representanter från olika världar. Gustaf Adolf Bratt hade djupa rötter i den göteborgska köpmanna- och redarsocieteten medan Lars Johansson själv kämpat sig till varje krona, men de fick ömsesidigt förtroende för varandra och resultatet blev samarbete. I partrederiet ingick ägare både från Brattkoncernen och från Johanssons-fären. Huvudredare blev Erik Kekonius som var verkställande direktör för Rederi AB Götha.

Fartyget, som sjösattes den 4 januari 1962, fick namnet Cortia. Dödvikten var 1150 ton och bruttotonnaget 499, alltså alldeles under 500 ton som var gränsen för paragraffartygen. Hon var 71,4 m lång och 10,4 m bred och hade en 8-cylindrig MWM diesel som huvudmotor. Cortia utrustades med KaMeWa propeller och modern navigationsutrustning. Hon var riggad med två stubbiga bompålar. För lastning och lossning hade hon tre hydrauliskt självsvängande bommar, två stycken på 5-ton och en på 3-ton. Det fanns sju enkelhytter och två dubbelhytter på huvuddäck och två enkelhytter, två mässar, kök, proviantrum, dusch- och tvättrum på shelterdäck. På båtdäck var kaptenens dag- och sovhytt och på bryggdäck styrhytt, navigationshytt samt radiohytt. Alla hytter, mässar och gångar var klädda med Perstorpsplattor och möblerna samt övrig träinredning var i mahogny, som var den tidens mode. När hon levererades den 25 april hade hon Bratts svart/röda skorsten, men hemorten var Skärhamn och efter en tid var Lars Johansson huvudredare. Hon sattes i trafik för Brattrederierna där Ångfartygs AB Adolf och Göthabolaget ingick. De första åren gick hon mellan Göteborg och kontinenten, men sedan blev det på rutten Göteborg – Bristol – Swansea – Malmö – Göteborg.

I augusti 1966 såldes hon till England. Nya ägare blev Ellerman & Papayanni Lines Ltd i Liverpool och hon bytte namn till Cortian. Nu gick hon mellan England, Portugal och västra Medelhavet. Året därpå togs hon över av Mossiel Steamship Co Ltd i Glasgow, men hon gick på samma trad och behöll namnet. Hemmahamnen var fortfarande Liverpool. I september 1971 lade rederiet upp henne till försäljning och ett par månader senare köptes hon av ett partrederi från Skärhamn med Folke Patriksson som huvudredare. Hon blev därmed ett av de första fartygen i det som så småningom kom att bli Tjörns största rederi, AB Nordsjöfrakt. Nu fick hon tillbaka namnet Cortia.

I februari 1974 såldes hon till Cala d'Ólivo SpA di Navigazione i Cagliari på Sardinien. Nu fick hon namnet Austerity och trafikerade västra Medelhavet. Efter fyra år såldes hon till Neptune SpA i Palermo på Sicilien som byggde om henne till djurtransportfartyg och hon döptes om till Bruno Alpina. 1986 fick hon nya ägare och nytt namn igen när hon såldes till SIBA SpA i Bari i Italien och fick namnet Siba Foggia. 1996, alltså efter 10 år, såldes hon i havererat tillstånd, men hon reparerades och sattes under Belizeflagg och fick namnet Nehmet Alpha. Ett år senare såldes hon till Ahmed Ossman & Co i Belize och fick namnet Fighter II. Efter tre år fick hon nya ägare i Belize och namnet ändrades till Madar I. Vid årsskiftet 2004 - 2005 kom, det då över 40 år gamla, fartyget till Indien för upphuggning.

Stig Bratt

Sjötorps varv.

I Sjötorp, där Göta kanal mynnar ut i Väneren, har man byggt skepp sedan mitten av 1700-talet och kanske ännu tidigare, men orten fick sin storhetstid i samband med kanalbygget i början på 1800-talet.

År 1811 byggde AB Göta kanalbolag en smedja som användes av kanalbyggarna och 1820-1823 anlades en torrdocka. Dockan hade man för att bygga och reparera arbetsbåtar.

1831, alltså när kanalen i stort sett var färdig, utarrenderades den till Johannes Larsson. Han började med att bygga pråmar, men sedan blev det segelfartyg och reparationer. Redan på 1850-talet byggde varvet det första ångfartyget. Johannes Larsson drev varvet fram till 1869 och under den tiden byggdes 56 fartyg varav 9 ångfartyg. 1874 tecknade kanalbolaget ett tioårigt arrendeavtal med kapten P. L. Andersson. Efter tre år avled han och rörelsen togs då över av Sixten Groth som bara var 22 år och arbetade som bokhållare på varvet. Det började med några kämpiga år på grund av liten efterfrågan, men under 1880-talet växte verksamheten. 1884 byggde varvet två segelfartyg och fyra ångfartyg. De byggdes på kanten av Göta kanal och sjösattes sidledes. Sixten Groth drev Sjötorps varv på samma sätt som Petter Larsson drev varvet på Thorskog. När han inte hade tillräckligt med beställningar byggde han fartyg på spekulation. Antingen såldes de under byggtiden eller annars drev han fartyget själv tills en köpare dök upp. Vid den här tiden behövdes mycket virke för att bygga fartyg och i början av 1900-talet utökades därför verksamheten med en ny ramsåg som drevs av en stationär ångmaskin. Man byggde också en ny modern smedja, ny snickarverkstad och dockan förlängdes till 69 meter. År 1906 byggdes inte mindre än 13 fartyg bl. a. en ångtrålar till den sydafrikanske fiskeriföretagaren Carl Ossian Johnsson. Han kom ursprungligen från Småland och hade 1902 låtit bygga en liknande trålar på Eckerna varv. Trålaren fick ångmaskinen installerad på Thorskog.

Sixten Groth avled 1910 och efterträddes av sonen Gustav Groth som var utbildad skeppingenjör och hade arbetat på varvet i 10 år. Verksamheten bestod nu av varv med reparationsdocka, rederi, trä- och järnvaruhandel, skeppshandel, ångsågverk m.m. 1912 installerades en ångmaskinsdriven generator som levererade elektricitet till sågen och varvet. Vid den här tiden expanderade också reparationsverksamheten och mekanisering medförde nya arbetsmetoder. Många segelfartyg utrustades med hjälpmotorer och man åtog sig också motorreparationer. Depressionen efter första världskriget drabbade även Sjötorp och 1921 levererade man det sista ångfartyget. För att ha sysselsättning byggdes 1922 en tremastad skonare för egen räkning. Det var skonare Ingo som numera nog är det mest kända Sjötorpsbygget. Hon gick i fraktfart fram till mitten av 1970-talet och är numera k-märkt av Statens Maritima museer och drivs av den ideella föreningen Skonaren Ingos vänner. 1928 byggdes en skuta i järn, men det skulle dröja innan det blev fler. År 1932 byggde man 3-mastskonaren Westkust i ek och furu. Det var varvets sista fraktfartyg som var byggt helt i trä. Hon gick i fraktfart till 1967 och även hon är numera k-märkt med hemmahamn Edshultshall på Orust. Varvet satsade nu på ny en fartygstyp som ritats av Gustav Groth. Det var en lastdryg motorseglare som byggdes med stålspant och träbordläggning s.k. kompositbygge. Hamlet, som byggdes 1936, var det första i en serie på 11 fartyg som varvet byggde för olika beställare. Hon seglade i fraktfart till 1969 då hon byggdes om till lustjakt och användes som representationsfartyg för bröderna Johansson i Skärhamn. Hamlet slutade sina dagar år 2016 i Sjötorp. 1938 fick varvet bl.a. beställning på fem motortrålare till Sydafrika, men på grund av andra världskriget blev bara tre levererade, två annullerades.

När Gustav Groth avled 1943 efterträddes han av sonen Åke Groth. Då hade varvet gott om beställningar, man byggde bl.a. fiskefartyg till Tyskland och Island. 1947 byggde man bl.a. sightseeingbåten Paddan 4 som också är k-märkt idag. I början av 1950-talet byggdes fyra fiskefartyg till Sovjetunionen, men sedan var orderboken tom och man sysselsatte sig med ombyggnader och reparationer. 1957 lyckades varvet få order på en lotsbåt i stål och den följdes av ytterligare 35 lotsbåtar under en 10-årsperiod, men sedan var det slut med nybyggnadsverksamheten och varvet gick över till reparationer igen fram till 1976, då Åke Groth gick i pension. Tre generationer Groth (Sixten, Gustav och Åke) hade då drivit varvet i 99 år, 33 år var.

Nu tog AB Göta kanalbolag över och de rustade upp varvet med en hall för skrovbyggnad och även maskinparken moderniseras. Man fortsatte med några fartygsbyggen, men den huvudsakliga sysselsättningen var reparationer och 1991 upphörde nybyggnationen.

I Sjötorp byggdes närmare 500 fartyg, de flesta för kanal-, väner- och vättertrafik, och varvet blev därmed det mest produktiva vid Väneren. Kring sekelskiftet 2000 byggde föreningen Slupen en replika av en vänerslup vid varvet. Den fick namnet Oskar II. Den huvudsakliga sysselsättningen numera är underhåll och service av fritidsbåtar.

Stig Bratt

Kommande aktiviteter.

- Årsmöte i S:t Peders församlingshem lördagen den 11 september kl 12.
- Höstmöte i föreningslokalen tisdagen den 16 november kl 18.

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.