



VARVAREN

2022 Nr 2

Karlstads Varv.

Hamnstyrelsen i Karlstad beslutade 1912 att anlägga en slip på Kanikenäsholmen för upphalning av båtar på upp till 100 ton. Ett år senare var den klar. Detta brukar räknas som starten för Karlstads Varv, men det hade reparerats och byggts flera fartyg i Karlstad och området där omkring tidigare bl.a. fick Oscar Fredrik Ahlmark år 1872 tillstånd att bygga ångfartyg på Kanikenäsholmen. Han byggde då några kompositfartyg bl.a. Skoghall och O.F. Ahlmark. Det var skeppsbyggmästaren Carl Johan Berglund som ledde det arbetet. Han kom från Västervik och hade tidigare arbetat i ett par år på Thorskog. Efter några år i Värmland återvände han till Göta älv dalen och var verksam i Tunge.

I slutet av 1910-talet skrev Värmlands Rederi AB, som ingick i Ahlmarkskoncernen, ett arrendeavtal med Karlstads hamn om upphalningsslipen på Kanikenäset och marken intill. Nu byggde man upp ett komplett varv och anställde Wilhelm Andersson som skeppsbyggmästare. Man började med reparationer och 1919 byggde varvet två större pråmar i trä på järnspant. Totalt byggdes ett 20-tal sådana pråmar. I början av 1920-talet byggde varvet bl.a. ett par motorfartyg och sedan följde tre fartyg till det egna rederiet, Mölnbacka, Dejefors och Ransäter, men i slutet av 20-talet drabbades varvet av den allmänna depressionen, arbetsstyrkan minskades och man arbetade enbart med reparationer. Så småningom kom nybyggnadsverksamheten igång igen och 1934 levererades motorseglaren Lurö på 160 dwt. Det var det första fartyget med järnskrov som byggdes på varvet och det följdes av en serie två- och tremastade motorseglare i järn.

1950 uppfördes en ny maskin- och rörverkstad samt smedja. Fartygsslipen byggdes också ut flera gånger. Varvet hade drygt 50 anställda och levererade ett eller två fartyg per år till olika redare, men också flera styckegods-fartyg till det egna rederiet Ahlmarks. Dessutom bedrev man en omfattande reparationsverksamhet. I mitten av 1950-talet började varvet bygga paragraffartyg både tankfartyg och torrlastare. År 1955 levererades tankern Vernen på 725 dwt till O.F. Ahlmark. Det var det första tankfartyget i paragraffklassen som byggdes i Sverige. Flera tankfartyg byggdes sedan bl.a. för redare i Göteborgs skärgård.

I början av 1960-talet investerade varvet i en ny fartygsslip och utrustningspir med kranbana. I och med det kunde man torrsätta och reparera alla fartyg som trafikerade Väneren. År 1970 levererades Tärntank till Donsö. Hon var på 2 100 dwt och därmed det största fartyget som byggts på Karlstads Varv, men under en längre tid hade man haft svårt att få nya beställningar och beslutade att dra ner på antalet anställda och övergå till reparations- och ombyggnadsverksamhet. 1971 gjorde varvet bl.a. fem fartygsförlängningar och flera fanns i order. Man satsade också på serieproduktion av s.k. Sea Trucks i två storlekar med 10 respektive 20 tons lastförmåga. De användes för oljesanering, servicearbeten m.m. och köpare var marinen, sjöfartsverket, SIDA m.fl.

1973 hyrde Gustaf Mattssons Fartygsentreprenader in sig på varvet. Mattssonföretagen, som samarbetade med skeppsmäklarna Rolf Ljungsvik och Jörgen Carlsson, hade order på flera fiskefartyg. I Karlstad fanns den arbetskraften som behövdes för att bygga skroven. Utrustningen gjordes vid andra varv bl.a. på Hälsö och i Danmark. Året därpå köpte Mattssonföretagen varvet och investerade i nya kranar, svetshall och en ny kaj. Varvet expanderade kraftigt och hade som mest omkring 100 sysselsatta, vilket var det mesta i varvets historia. De byggde skrov till fiskefartyg bl. a. för svenska, norska, och danska beställare. Efter ett par år blev det kris för fiskenäringen och flera beställningar annullerades. Skroven blev liggande vid varvet och arbetsstyrkan drogs ner. Då byggde varvet i stället olika specialfartyg såsom mudderverk, pråmar och en bil- och passagerarfärja. Man fortsatte också med reparationer och förlängningar av fartyg. Så småningom blev marknaden bättre för fisket och man lyckades sälja skroven och fick dessutom nya order på flera fiskebåtsskrov till Island.

1981 sålde Mattssonföretagen varvet till dåvarande varvschefen Nils Widme. Han fortsatte med reparationer, ombyggnader samt bygge av skrov i cirka 10 år till. Därefter användes slipen tidvis av andra företag fram till mitten av 1990-talet då verksamheten upphörde helt. Idag är det bostäder på området, men några varvsbyggnader finns bevarade.

Stig Bratt

Slupen Elida.

I januari 1907 fick Södra Garns Varv beställning på en slup som framför allt skulle frakta kalk- och cementprodukter i säck till olika hamnar vid Vänern. Beställare var Hellekis AB i Hällekis. Slupen skulle vara på cirka 30 nettoton och Johan August Svensson åtog sig att bygga den i ek och furu. Fartyget var 14,6 m långt, 5,9 m brett och hade ett djup på 2,25 m. Kostnaden utan rigg och segel var 5 650 kr. Riggningen, som utfördes av Johansson och Hasse, kostade 2 490 kr. Slupen, som fick namnet Elida, var klar för leverans i slutet av juli 1907.

Befälhavare blev Janne Jönsson från Kärra Södergård i Tunge. Det dröjde till 1929 innan Elida fick maskin insatt, en encylindrig Sefflemotor som gav 22 hkr vid 450 varv/minut. Därmed blev hon ett av de sista fartygen på Vänern som hade enbart segel. Janne Jönsson var noga med att dokumentera Elidas resor och han blev ett med fartyget och var befälhavare till 1949, alltså i 42 år. Sedan tog hans son Herbert över.

1958 gjorde Elida sin sista resa i fraktfart och efter att ha legat upplagd i ett par år såldes hon till Karl Holger Ihl i Karlstad. Nu blev hon fritidsfartyg. Efter fem år fick hon ny ägare och 1972 köpte Kenneth Haglund henne. Kenneth och hans fru Barbro rustade upp och vårdade Elida ömt, men en natt i juni 2005 gick allt upp i rök när det då 98 år gamla fartyget råkade ut för ett pyromandåd.

Stig Bratt

Årsmötet.

Årsmötet hölls lördagen den 27 mars i vår föreningslokal. Bert Kopp inledde med att hälsa alla välkomna och sedan hedrades de medlemmar som avlidit under året.

Hillevi Pettersson valdes till mötesordförande. Hon gick igenom verksamhetsberättelsen som handlar om möten, gåvor till föreningen, arbetet med att dokumentera varven och sjöfarten m.m. Föreningen hade 183 medlemmar vid årsskiftet. Verksamhetsberättelsen godkändes. Hon gick också igenom kassarapporten och även den godkändes. Anders Gustavsson redogjorde för revisionsberättelsen som godkändes och styrelsen gavs ansvarsfrihet.

Styrelsen presenterade verksamhetsplan och budget för år 2022. Båda godkändes. Bert Kopp valdes till ordförande i två år. Till styrelseledamöter i två år valdes Åke Karlsson, Erik Kolthoff, Urban Pettersson och Björn Sörngaard. Till revisor i två år valdes Hans Hansson och till revisorsuppleant i ett år valdes Stig-Ingvar Persson.

Styrelsen föreslog oförändrad medlemsavgift, alltså 125 kr, för år 2023. Mötet godkände förslaget. Bert Kopp påminde om resan med Elfkungen på Göta älv och informerade om att vi hoppas kunna börja med kafékvällarna igen under hösten. Hillevi Pettersson tackade för förtroendet och förklarade årsmötet avslutat. Som tack fick hon blommor och filmen om Lödöse Varf.

Därefter berättade hon om ”Tungegruppens” arbete. De samlar in uppgifter om folk och olika verksamheter som funnits i Tunge. Tanken är att det så småningom ska bli en bok. Årsmötet avslutades med att föreningen bjöd på kaffe med dopp.

Stig Bratt

Ny tidskrift om Lödöse Varv.

Inga och Dick Emanuelsson har tagit fram en tidskrift om Lödöse Varv, som finns till försäljning.

LÖDÖSE VARV ETT INDUSTRIMINNE

Det var där och då under varvets glansperiod,

på 60-80 talet,

som vår tid på detta anrika företag inträffade ...

En tidskrift med minnen från Lödöse Varv

Pris 75 kr, inkl. brevfrakt PostNord. Betalning endast Swish.

Beställning 0721649034

emanuelssoninga53@gmail.com

Kommande aktivitet.

- Varvs- och sjöfartskafé klockan 17-19 i föreningslokalen varje tisdag från den 4 oktober till och med den 13 december.

Stig Bratt

Varfs- och Sjöfartshistoriska Föreningen i Göta älvdalen

Långgatan 9, 463 71 Lödöse

E-post: info@ varfshistoriska.se

Styrelsen:

Bert Kopp 0303-33 60 85, Jan-Eric Nordström 0520-66 04 71,

Stig Bratt 076-23 92 299, Åke Karlsson 072-23 31 159,

Erik Kolthoff 073-42 57 546, Urban Pettersson 0520- 66 03 69,

Björn Sörgaard 031-32 27 436.