



VARVAREN

2024 Nr 1

Åretruntsjöfart på Vänern 50 år.

Fram till 1974 stängdes fartygstrafiken till Vänern varje vinter, 1971 undantaget. Under 1960-talet började man diskutera en utbyggnad och modernisering av Trollhätte kanal samt möjligheten att ha åretruntsjöfart på Vänern. Kraven kom både från redarna och från industrin. Om Vänersjöfarten skulle ha en framtid behövdes jämnare godsflöde dvs. transporter året om. Stoppen under vintrarna innebar stora problem för näringslivet både när det gällde försörjning med råvaror och kostnader för lagring av färdiga produkter. Kanalen hade dithills varit stängd i medeltal sex veckor varje vinter. Under stängningen gjordes bl.a. underhållsarbeten på slussarna. För det mesta stängdes trafiken av i mitten eller slutet av januari. De längsta stoppen, omkring fyra månader, var under de kalla krigsvintrarna 1941 och 1942. De åren stängdes trafiken av i början av januari och återupptogs inte förrän i början av maj. Under några kalla vintrar på 1960-talet var kanalen stängd i mer än två månader.

1970 blev en utredning om framtida trafiken på Vänern klar. Den visade tydligt på behovet av att kunna ta emot större fartyg samt åretruntsjöfart. Skulle det bli åretruntrafik behövdes en isbrytare som var stationerad i Vänern. Det ställdes också högre krav på redarna. Fartygen, som skulle trafikera Vänern, behövde starkare motorer och högre isklass.

Den 10 november 1971 beslöt riksdagen att Trollhätte kanal skulle byggas ut. Arbetet, som påverkade cirka en tredjedel av kanalens längd, skulle vara klart 1974. I och med utbyggnaden kunde fartygens dimensioner ökas med 0,5 m på bredden och 0,7 m på djupet. Slussarna var byggda för att klara det större djupgåendet och bredden, men vissa åtgärder behövde göras bl.a. för att förhindra isbildning på slussmurar och slussportar.

Redan under vintern 1971-72 kom arbetet igång i Karls Grav i Vänersborg som fördjupades med 1,3 m samtidigt som bredden ökades med 6 m till 30 m. Under 1972 muddrades också inseglingsrännan till Vänern. År 1973 genomfördes fördjupning och breddning av farleden i Bergkanalen i Trollhättan, vid Åkerström söder om Trollhättan, vid Göta samt på sträckan Bohus-Göteborg. 1974 flyttades leden vid Stallbackaön i Trollhättan. Utmärkningen av farleden förbättrades också med belysta skärmar på båda sidor. Man lade även upp sprängsten som strandskoning på flera platser utefter älven.

I februari 1972 beställdes en isbrytare anpassad för Vänern på Wärtsiläs varv i Helsingfors. För att klara leveranstiden byggdes skrovet på Wärtsiläs varv i Vasa där det sjösattes den 1 juni 1973. Sedan togs skrovet till varvet i Helsingfors där isbrytaren färdigställdes. Den fick namnet Ale och är 49,2 m lång och 13 m bred och har ett djupgående på 5,4 m. Den har dieselelektrisk drift och på primärsidan är det fyra åttacylindriga dieselmotorer från Wärtsilä som är kopplade till var sin Strömberg likströmgenerator. På sekundärsidan är det två Strömberg likströmsmotorer som driver var sin propeller. De ger en maximal axeleffekt på 4 750 hk. Ale är utrustad med en luftbubblingsanläggning för att minska friktionen mellan skrovet och isen. Det är 10 munstycken på varje sida som blåser ut luft cirka 3 m under vattenlinjen. Den kan bryta 0,6 m tjock is i 3 knops fart. Maxfarten i öppet vatten är 14 knop.

Ale levererades till Sjöfartsverket den 19 december 1973 och kom till Trollhätte kanal den 13 januari 1974, alltså för femtio år sedan. Tyvärr var den vintern mild, men Ale var uppe i Vänern och besökte hamnarna. Det var tänkt att den skulle göra isbrytningsprov, men det blev aldrig tillräckligt med is. Även vintern därpå blev ovanligt mild och Ale behövde inte gå upp i Vänern utan hjälpte de andra statsisbrytarna i Bottenviken. Där genomfördes proven med gott resultat.

Det skulle dröja till vintern 1978-79 innan det verkliga testet av åretruntsjöfart kunde göras. Den vintern blev både sträng och lång. Ale gick upp till Vänern den 15 december och var kvar där till den 30 april. Flera bogserbåtar bl.a. Garnbåtarna Brita, Pionjär och Harry hjälpte till i älven och även flera av Röda

bolagets bogserbåtar kallades in för att hjälpa till i älven och på Vänern. Den vintern blev beviset på att det går att hålla igång trafiken under stränga vintrar även om det behövs många bogseringar och det ibland kan bli långa väntetider för fartygen.

Stig Bratt

Bogserbåten Pionjär.

Bogserbåten Pionjär syntes ofta på älven under 1970 och 80-talen. Den var då en av de s.k. Garnbåtarna och ägdes av Ralph Andersson (Romell) i Tunge. Pionjär, från början Pionier, är byggd i stål 1902 på Elbewerft AG i Hamburg. Den är cirka 14 m lång och 4,5 m bred och var från början utrustad med ångmaskin.



Pionjär före ombyggnaden.

Efter andra världskriget ägde bröderna Georg och Paul Freundt två bogserbåtar, Pionier och Jonny. Bröderna bodde i Ueckermünde i Östtyskland, men bestämde sig för att tillsammans med sina familjer försöka fly till Sverige och i mars 1951 kom de till Simrishamn där de sökte politisk asyl. De hade svårt att få uppdrag för bogserbåtarna så de bestämde sig för att sälja dem. Billeruds AB i Säffle köpte Pionjär i slutet av december 1951 för 75 000 kronor. Nu fick Pionjär en Skandia tändkulemotor på 210 hk. Hemmahamn blev Slottsbron och båten drog mosor till bruken i Slottsbron, Gruvön och Kyrkebyn.

I juni 1968 sålde Billeruds AB Pionjär till Ralph Andersson (Romell) för 74 000 kronor. I mitten av 1980-talet gjordes en omfattande modernisering av båten. Ombyggnaden började vid bryggan i Garn där bl.a. den gamla styrhytten togs bort. Sedan bogserades skrovet till Bohus Varv där det togs upp på slipen för genomgång och målning. Pionjär fick ny styrhytt och en Caterpillar dieselmotor på 300 hk installerades. Ombyggnaden var så stor att mätbrevet anger 1983 som byggnadsår.

1992 såldes Pionjär till Smålandshamnar AB i Västervik. Namnet ändrades nu till Olof. Ett par år senare när Olof assisterade fartyget M/S Teodor Nette utanför Västervik drogs hon ner och sjönk. Besättningen räddades och efter ett par veckor bärgades Olof med hjälp av en pontonkran och bogserades sedan till Västervik för besiktning och reparation. År 2003 såldes Olof till Slep og Fortøyning AS i Bergen.

Stig Bratt

Årsmötet.

Årsmötet hölls lördagen den 24 februari i vår föreningslokal. Bert Kopp inledde med att hälsa alla välkomna och sedan hedrades de medlemmar som avlidit under året.

Till mötesordförande valdes Lars-Göran Hellgesson. Han gick igenom verksamhetsberättelsen som handlade om möten, gåvor till föreningen, filmvisningar, arbetet med att dokumentera varven och sjöfarten m.m. Föreningen hade 179 medlemmar vid årsskiftet. Verksamhetsberättelsen godkändes. Han gick också igenom kassarapporten och även den godkändes. Revisionsberättelsen godkändes också och styrelsen gavs ansvarsfrihet.

Styrelsen presenterade verksamhetsplan och budget för år 2024. Båda godkändes. Bert Kopp valdes till ordförande i två år. Till styrelse-ledamöter i två år valdes Gert-Ove Andersen, Åke Karlsson, Urban Pettersson och Björn Sörgaard. Till revisor i två år valdes Hans Hansson och till revisorsuppleant i ett år valdes Stig-Ingvar Persson. Till valberedare valdes Lars Löfberg.

Lars- Göran Hellgesson tackade för förtroendet och förklarade årsmötet avslutat.

Därefter berättade han om sitt liv i sjöfartens tjänst under nästan 50 år. Bert Kopp tackade honom och överlämnade blommor. Årsmötet avslutades med att föreningen bjöd på kaffe med dopp.

Stig Bratt

Kommande aktiviteter.

- Resa på Göta Kanal med M/S Bellevue från Sjötorp till Töreboda lördagen den 17 augusti.
- Varvs- och sjöfartskafé klockan 17-19 i föreningslokalen varje tisdag från den 1 oktober till och med den 10 december.

Stig Bratt

Varfs- och Sjöfartshistoriska Föreningen i Göta älv dalen

Långgatan 9, 463 71 Lödöse

E-post: [info@ varfshistoriska.se](mailto:info@varfshistoriska.se)

Styrelsen:

Bert Kopp 073-59 00 861, Jan-Eric Nordström 0520-66 04 71,

Stig Bratt 076-23 92 299, Gert-Ove Andersen 070-37 51 826,

Åke Karlsson 072-23 31 159, Urban Pettersson 070-14 72 134,

Björn Sörgaard 031-32 27 436.