



# VARVAREN

2024 Nr 3

---

## **Svaveltankern Profesor K. Bohdanowicz.**

För precis 50 år sedan, i mitten av december 1974, levererade Lödöse Varf svaveltankern Profesor K. Bohdanowicz till Polish Steamship Company i Stettin. Det var det tredje fartyget i en serie om fyra som varvet byggde för det polska rederiet. Fartygen var 146,2 m långa och byggdes därför i två delar, först akterskeppet och sedan förskeppet.

När de två första fartygen byggdes bogserades för- och akterskeppet till Götaverken i Göteborg, togs upp i docka, sammanfogades och drogs tillbaka till Lödöse för att byggas färdigt. Det tredje fartyget, Profesor K. Bohdanowicz, blev unikt eftersom det var det första vars för- och akterskepp svetsades ihop flytande i Göta älv, en teknik som sedan användes på alla de åtta fartygen som varvet byggde fram till 1979. Både kostnaden och byggtiden kunde därmed reduceras betydligt.

Metoden att skarva fartygshalvor efter sjösättning var inte ny, men problemet var att vattendjupet i Göta älv inte var tillräckligt för att använda någon av de befintliga metoderna. Varvet utvecklade därför en egen tillsammans med Navire Cargo Gear, VIAK och Fartygs-konstruktioner AB. Passningen mellan för- och akterskeppet skulle vara så gott som perfekt. Detta löste man tillsammans med VIAK, som var experter på modern mätteknik och kontroll. Med Navire Cargo Gear tog man fram ett tätningsbälte som bestod av två gummipackningar på ett böjligt plåtband som kunde anpassa sig efter skrovets form. Bältet placerades på en lyftbalk. Fartygs-konstruktioner AB i Uddevalla tog fram underlag på hur hopdragningen skulle gå till samt trimberäkningar för att få fartygshalvorna i rätt läge.

Några dagar efter att förskeppet sjösatts den 3 september började arbetet med att koppla ihop fartygshalvorna. På akterskeppet fanns styrkonor som passade i styrhylsor på förskeppet och hopdragningen gjordes med hydraulcylindrar. Efter att lyftbalken och tätningsbältet kommit på plats, bl. a. med hjälp av dykare, började läns-pumpning. När den var klar svetsades halvorna ihop inifrån. Svaveltankfartyget var på 10 000 dwt och mycket avancerade. Det flytande svavlet transporterades i fyra centertankar som var fristående, isolerade och med värmeslingor för att kunna hålla svavlet vid +135 grader. De hade värmekontroll- och reglerutrustning med alarm till bryggan för att övervaka temperaturen. Fartyget drevs med två MWM-motorer på vardera 2 700 hk som via en växel drev en KaMeWa-propeller. Maxhastigheten vid full last var 14 knop.

Fredagen den 29 november döptes fartyget till Profesor K. Bohdanowicz vid utrustningskajen. Gudmor var Helena Slizowska, läkare och gift med generaldirektören för de polska kemiska gruvarbetarnas fackförening. Namnet Profesor K. (Karol) Bohdanowicz kom från en känd geolog och vetenskapsman som upptäckte svavelfyndigheterna i området kring Krakow. Den 2 december lämnade fartyget Lödöse för teknisk provtur och dockning på Götaverken.

*Stig Bratt*

## **Röda bolaget och bogserbåtar med anknytning till våra varv.**

För att möta den ökade efterfrågan på bogserbåtar i Göteborgs hamn bildades år 1872 Göteborgs Bogserings AB av stadens rederier och handelshus. Bolaget beställde tre ångbogserare på Motala Verkstad. Båtarnas skorsten hade ett rött bälte med fartygsnamnet i vit text och de kallades i dagligt tal för Röda Bolagets båtar. Till en början arbetade de med bogsering i hamnen. Båtarna drog pråmar lastade med kol, koks, pappersmassa, trävaror m.m. till och från industrierna i hamnområdet och vid Göta älv. Så småningom gjorde de även längre bogseringar på Göta älv och Vänern samt i skärgården och under vintern hjälpte de till med isbrytning. Göteborgs Bogserings AB köpte upp flera konkurrenter bl.a. Göteborgs Gamla Bogserings AB, som kallades Vita Bolaget. 1918 köpte Broströmsägda Ångfartygs AB Tirfing upp Göteborgs Bogserings AB och utvidgade verksamheten med bärgningsuppdrag. Namnet

ändrades då till Göteborgs Bogserings- och Bärnings AB och de beställde ett bärningsmotorfartyg på Götaverken som fick namnet Fritiof. Det var vid leveransen år 1921, med sina 1 250 hk, världens kraftigaste bärningsfartyg. Omkring 1940 växte bolaget genom att köpa upp Malmö Bogser AB och Bergnings- och Dykeri AB Neptun i Stockholm och expansionen fortsatte fram till början av 1970-talet. I slutet av 1970-talet minskade bogseringsuppdragen bl. a på grund av att varven försvann och att fartygen utvecklats så att de inte behövde lika mycket assistans.

När Broströms rekonstruerades 1984 köpte Broströms huvudägare ut Röda Bolaget och bildade AB Neptun /Röda Bolaget. Samtidigt gick de ihop med Johnsonägda C L Hanssons Bogserings AB i Göteborg. Det nya bolaget fick namnet Scan Tugs och de välkända röda skorstenarna med vit text fick nu blå botten och gul text. Efter något år när Johnsons drog sig ur, blev AB Neptun/Röda Bolaget ensam ägare till Scan Tugs och de välkända färgerna på skorstenarna kom tillbaka. 1987 kom även namnet Röda Bolaget tillbaka när norska Bukser och Berjning AS köpte upp Scan Tugs.

År 1996 sålde Ralph Romell i Garn bogserbolaget Andersson & Co eller som de kallades Garnbåtarna till Röda Bolaget. De hade då två bogserbåtar Storvik och Viktor. Storvik var byggd 1962 på Erik Söderholms Varv i Seskarö utanför Haparanda och kom till Garn 1979. Viktor var byggd 1966 på Furusunds Varv vid Norrtälje och kom till Garn 1987.

År 1999 sålde de norska ägarna Röda Bolaget till det danska bogser- och bärningsrederiet Svitzers A/S i Köpenhamn som ingår i A P Möllerkoncernen. Efter några år försvann de röda banden på skorstenarna igen då de ersattes av Svitzers blå Georgskors på vit botten. De båda Garnbåtarna följde med till Svitzers. Storvik såldes 2007 och Viktor 2016.

Totalt hade Röda Bolaget under åren omkring 130 bogserbåtar varav några var byggda på Thorskog Mekaniska Verkstad och Lödöse Varf. Här följer de i turordning efter när de köptes av Röda bolaget.

Birger, som byggdes på Thorskog 1919, var ett s.k. spekulationsbygge och beställare var Handelsbolaget P. Larsson. Den fick först namnet Esbjörn, men när Göteborgs Bogserings & Bärnings AB köpte den i januari 1920 ändrades namnet till Birger. Birger byggdes i stål som isbrytande bogserbåt. Längden var 25,24 m och bredden 6,62 m och den utrustades med en compoundångmaskin från Thorskog på 320 ihk. 1952 gjordes en större ombyggnad och den gamla ångmaskinen ersattes av en dieselmotor på ca 600 hk. Sommaren 1970 gick Birger på grund utanför Klädesholmen i samband med en bogsering från Bohus-Malmön till Göteborg. Skadorna blev så omfattande att båten skrotades på Ringön året därpå efter 50 år i Röda Bolagets tjänst.

En annan trotjänare blev Filip som byggdes för Röda Bolaget på Lödöse Varf år 1930. Filip var 20,5 m lång och 5,6 m bred och utrustades med en compoundångmaskin byggd på Lödöse på 300 ihk. År 1949 motoriserades den och fick en dieselmotor på 550 hk. Filip blev kvar hos Röda Bolaget till 1977, alltså i 47 år.

1917 byggde Lödöse Varf bogserbåten Glan för Rederi AB Transatlantic. Den var 18,5 m lång och 4,5 m bred och hade en ångmaskin på 120 ihk tillverkad på Lödöse Varf. 1937 köpte Röda Bolaget Glan och namnet ändrades till Axel. Den såldes 1964.

I april 1948 levererade Lödöse Varf bogserbåten Einar till Röda Bolaget. Den var 24,7 m lång och 7,8 m bred och utrustad med en oljeeldad tripleångmaskin på 800 ihk från Götaverken. Den byggdes om till motorfartyg på Sölvesborgs Varv 1959-1960 och fick en dieselmotor på 1 650 hk. Einar var kvar i Röda Bolaget till 1973.

Under ett par år i början av 1950-talet lånade Röda Bolaget in bogser-båten Pluto från dotterbolaget Bergnings- & Dykeri AB Neptun i Stockholm. Pluto var byggd på Thorskog 1903 för Inlands Pappfabrik på Ström, senare Inlands AB. Från början hette den Svea och kallades i folkmun för "Inlandssvea". Den var 24,3 m lång och 5,5 m bred och utrustad med en Thorskogsångmaskin på 500 ihk.

1919 byggde Thorskog på spekulat en bogserbåt som året därpå såldes till Brattrederierna i Göteborg och fick namnet Tyra. År 1954 köpte Röda Bolaget den och namnet ändrades till Adolf. Längden var 16,5 m och bredden 4,2 m och den hade en compoundångmaskin från Thorskog på 120 ihk. 1956 byttes ångmaskinen ut mot en dieselmotor på 220 hk. Adolf såldes efter 20 år, 1966.

Götaverken beställde en bogserbåt på Lödöse Varf 1938. Skrovet sjösattes året därpå, men levererades inte förrän i mitten av 1940-talet. Den fick då namnet Nora och var 20,3 m lång och 6,1 m bred och

utrustad med en maskin från Götaverken på 650 hk. 1954 kom den till Röda Bolaget och fick namnet Leif. 1959 fick den en ny maskin på 740 hk. Den blev kvar i Röda Bolaget i 40 år.

*Stig Bratt*

**Kommande aktiviteter.**

- Varvs- och sjöfartskafé klockan 17-19 i föreningslokalen varje tisdag från den 7 januari till och med den 25 mars.
- Årsmöte lördagen den 22 februari klockan 12 i föreningslokalen.

*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 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.