

Båtarna med hemmahamn Göta.

År 1905 köpte brukspatron Gustaf Theodor Lindstedt säteriet Haneström och startade Sulfit AB Göta. Han var också, tillsammans med bland andra Petter Larsson på Thorskog, initiativtagare till Inlands Pappfabriks AB, som startade produktionen 1896. I Göta inleddes produktionen av sulfitmassa vid årsskiftet 1906-1907. Efter några år tog sönerna Gustaf och Oscar Lindstedt över bruket och i början av 1920-talet AB Jordbrukarbanken. År 1924 blev Gösta Ryding disponent och några år senare köpte han bruket och överlät det på några danska och svenska pappersbruk bl.a. Lilla Edets Pappersbruk och Inlands Pappfabrik. 1945 köptes bruket av Uddeholm och så småningom av Rottneros, Vänerskog och Södra skogsägarna, som lade ner det i början av 1980-talet.

Bruket i Göta transporterade mycket med egna fartyg. Framför allt fraktade de färdiga produkter. År 1906 köpte man en bogserbåt på Thorskog som döptes till Inez, senare ändrades namnet till Göta I. Man hade Göta I till år 1931. Bruket hade också ett antal lastångare, både trä- och stålfartyg, och flera av dessa var byggda vid varven i Götaälvdalen. Från början drevs fartygen av Sulfit AB Göta, men 1933 fördes de över till ett nytt bolag Wikers AB och fem år senare till AB Göta Elfdals Tegelbruk. Detta bolag drev fartygen fram till 1953 då rederiverksamheten avvecklades.

År 1906 köpte bruket ångfartyget Maria för 16 000 kr. Hon var byggd i Sjötorp 1890 i ek och fura på järnspant, alltså ett s.k. kompositfartyg, och lastade omkring 300 ton. Skeppsbyggmästare var Lars Andersson. Hon såldes 1912 till redaren Hjalmar Nilsson i Göteborg.

Nästa fartyg köpte man 1907. Det var Theodor ett nytt kompositångfartyg byggt på Sjötorps varv av den kände skeppsbyggmästaren Sixten Groth. Ångmaskinen kom från Thorskog. Theodor hade maximala mått för 1844-års slussar 30,56 m lång och 7,02 m bred. På natten mellan den 11 och 12 september 1924 var Theodor på väg från Borgvik till Göteborg lastad med pitprops (gruvstötter). Det blåste en hård västlig vind på Vänern och utanför Hindens rev slog vattnet över relingen och fartyget började vattenfyllas. Theodor hade 11 mans besättning varav 10 tog sig över till livbåten, men en 17-årig städerska lyckades inte ta sig ut utan

följde med fartyget till botten. Efter cirka 1,5 timme i livbåten blev de övriga i besättningen räddade av ångaren Vänern. Vraket återfanns år 1989. Det står relativt oskatt på omkring 25 meters djup.

Det första stålångfartyget som ingick i brukets flotta var Torgny som levererades från Thorskog år 1912. Fartyget, som lastade cirka 350 ton, blev kvar i Göta ända fram till år 1953, alltså i 41 år. Under den tiden ändrades namnet på både fartyget och rederiet. I februari 1927 bytte man namn på alla sina båtar och skapade två namnserier, kompositbåtarna fick namnet Lethafors och järnbåtarna Haneström. Torgny, som fick namnet Haneström I, såldes så småningom till Rederi AB Ruth i Göteborg för 55 000 kr och namnet ändrades till Vrakaren I. 1956 byttes den gamla ångmaskinen från Thorskog ut mot en oljemotor.

År 1913 levererades ett systerfartyg till Torgny, Ingegerd, från Thorskog. Hon fick sedan namnet Haneström II och blev också en trotjänare som var kvar till 1953. Då såldes hon till ett partrederi på Donsö och byggdes om till motortankfartyg på Gotenius Varv i Göteborg. Namnet ändrades i samband med detta till Runo.

1916 köpte Sulfit AB Göta kompositfartyget Trygg som var byggt på Sjötorps varv 1877 och lastade omkring 300 ton. 1927 ändrades namnet till Lethafors II och 1936 såldes hon för 2 000 kr till I. M. Ericsson i Göteborg och fick tillbaka namnet Trygg.

Nästa fartyg köpte bruket 1920. Det var Rex byggd på Norra Garns varv år 1906. Skeppsbyggmästare var Martin Johansson "Havre-Martin". Rex var också ett kompositfartyg byggd i ek och fura på järnspant och utrustades med en väldigt speciell maskin. Den kallades suggasmaskin och fördelen med den var att den inte krävde så stort utrymme som en ångmaskin, så fartyget kunde ta mer last istället. Funktionen var troligtvis inte den bästa för efter bara ett par år fick Rex en vanlig ångmaskin. I juni 1919, alltså året innan Sulfit AB Göta köpte henne, var hon med om ett äventyr på Vänern. Hon kolliderade med ett tyskt fartyg när hon fraktade massaved från Kristinehamn till Göta. Besättningen klarade sig, men fartyget gick till botten, men inte djupare än att det gick att bärga. Direkt efter reparationen köptes hon till Göta för 65 000 kr. Rex fick sedan namnet Lethafors III. 1929 såldes hon för 10 000 kr till ett partrederi i Göteborg med Rudolf Herman Jiewert som huvudredare och namnet ändrades till Alf.

År 1926 köpte man två kompositfartyg Ingeborg för 10 000 kr samt Serla för 5 000 kr. Ingeborg var byggd 1887 på Södra Garns varv med Johan August Svensson som skeppsbyggmästare. Beställare var Justus A. Waller, som några år senare köpte varvet i Lödöse. 1927 ändrades namnet till Lethafors IV och fartyget fanns kvar i Göta till 1947 då hon, 60 år gammal, såldes till AB Gameo i Göteborg för 6 000 kr. Serla var byggd på Thorskog 1897. Petter Larsson byggde den för egen räkning, men sålde den efter ett par år till J.A. Svensson i Göteborg. 1927 fick

Serla namnet Lethafors V, men skicket var nog inte det bästa för redan år 1932 gick hon till upphuggning. Det var Karl Gabriel Munther i Gärdhem som köpte henne för 300 kr.

1927 köpte man ångaren Flora för 6 000 kr. Hon var byggd på Gamla Lödöse varv 1896 för J. Redin i Säffle och hade haft flera ägare bl. a. i Danmark innan hon hamnade i Göta. Nu fick hon namnet Lethafors VI, men 1932 fick hon sällskap med Lethafors V då hon såldes för 300 kr till Karl Gabriel Munther i Gärdhem för upphuggning.

Därefter köpte bruket bara ångare i stål. 1933 förvärvade man Dana som blev Haneström III. Hon var byggd på Göteborgs Mekaniska Verkstad, senare Götaverken, år 1907 och var av ”Svenske-typen”. Hon lastade omkring 750 ton och var 48,98 m lång och 8,34 m bred. Efter knappt ett år, i februari 1934, strandade hon på Jyllands västkust. Besättningen räddades, men fartyget överlämnades till assurancesbolaget. Några veckor senare lyckades man få loss vraket, som reparerades och sattes i trafik, men inte för Wikers AB.

1934 köpte man två fartyg av ”Svenske-typen” Astriana och Godhem. Astriana var då ett Panamaregistrerat fartyg, men byggt på Eriksberg 1906 för Ångbåts AB Ferm i Kristinehamn, alltså Broström. Hon fick namnet Haneström IV. 1946 såldes hon till Rederi AB Söderö i Öregrund. Godhem, som var byggd på Göteborgs Mekaniska Verkstad 1908, fick namnet Haneström V. I maj 1943 gick hon på en mina och sjönk i södra Östersjön. Hon var lastad med trä och på väg till Lübeck. Två besättningsmän omkom, men fartyget sjönk inte djupare än att det kunde bärgas och repareras. I september var det åter klart för trafik.

1946 såldes hon till Helge Källsson i Lidköping och fick namnet Leckö. Som mest hade alltså bruket i Göta omkring 5 lastångfartyg i drift samtidigt. Det var från mitten av 1920-talet till mitten av 1940-talet.

Stig Bratt

Biltransportfartyget Aniara.

Den 13 december 1963, alltså för 50 år sedan, levererade Lödöse Varf sitt första biltransportfartyg. Beställare var Walleniusrederierna i Stockholm, som tillsammans med bröderna Lars och Vilgot Johansson i Skårhamn höll på att bygga den nya bilhamnen Wallhamn på Tjörn. Redan under 1950-talet hade Walleniusrederierna börjat specialisera sig på fordonstransporter.

Aniara var först av fyra fartyg som beställts på Lödöse Varf. Dessutom hade Ekensbergs varv fått beställning på ett systerfartyg. Dagen innan Aniara levererades sjösattes nummer två i serien, Oberon, på Lödöse. Det var en ny typ av paragrafbåtar som konstruerats av Gustaf Mattssons Fartygskonstruktioner AB i Uddevalla. Fartygen hade längden 71,8 m och bredden 11,7 m och var på drygt 1000 dwt. För lastning och

lossning fanns det en uppfällbar stävport. Trots detta hade fartygen högsta isklass. Aniara kunde ta omkring 300 personbilar på sex nivåer varav två på väderäck. Via porten kunde man lasta eller lossa cirka 100 bilar/timma.

År 1971 såldes Aniara till Canada och namnet ändrades till Apollo New Brunswick och sedan till RoRo New Brunswick. 1975 bytte hon ägare igen då kom hon till Nicaragua och fick namnet Ciudad de Leon och 1980 såldes hon till Miami och fick tillbaka namnet Aniara. 1984 såldes hon till ett annat rederi i Miami och fick namnet Choroní och samma år kantrade och sjönk hon, men bärgades och gick till skrot år 1986.

Walleniusrederierna samarbetar, sedan år 1999, med det norska rederiet Wilh. Wilhelmsen och de äger tillsammans världens största rederi för biltransporter. Wallenius bilfartyg, som idag går i transocean trafik, har alltjämt namn från operans värld såsom Aniara och Oberon. Dagens Aniara är byggd i Sydkorea år 2008 och kan ta 8 000 personbilar eller 3 484 bilar och 466 bussar. Hon är 231,6 m lång, 32,3 m bred och 52 m hög och är med sina drygt 30 000 dwt världens största biltransportfartyg.

Stig Bratt

Kommande aktiviteter.

Följande aktiviteter är inplanerade:

- Varvs- och sjöfartskafé varje tisdag mellan klockan 18-20 i vår föreningslokal fr.o.m. den 7 januari t.o.m. den 25 mars.
- Årsmöte i hörsalen på Lödösehus lördagen den 22 februari.
- Varvs- och sjöfartshistorisk dag lördagen den 5 april.

Stig Bratt

Varvs- och Sjöfartshistoriska Föreningen i Göta älvdalen

Långgatan 9, 463 71 Lödöse

Telefon 0706-079545 E-post: info@varfshistoriska.se

Styrelsen:

Bert Kopp 0303-33 60 85, Jan-Erik Nordström 0520-66 04 71, Stig Bratt 0520-751 22, Bertil Bengtsson 0520-65 07 87,

Tage Bengtsson 0520-66 07 57, Lars Grundberg 0303-33 88 97, Åke Karlsson 031-41 52 08, Rune Persson 0520-66 01 62, Björn Sörngaard 031-55 61 26