



# VARVAREN

2024 Nr 2

---

## Nya fartyg till Ahlmarks och Thunrederierna.

Ahlmark Lines i Karlstad, som startades 1847, är idag Sveriges äldsta fortfarande verksamma rederi och fraktar cirka 1 miljon ton gods varje år över stora delar av Europa. Kärnverksamheten är transport av skogs-produkter till Hull, som är Storbritanniens största virkeshamn. Rederiet har linjetrafik varje vecka till Kristinehamn, Skelleftehamn och Iggesund.

I år kommer Ahlmarks att ta emot två nya torrlastfartyg, Uden och Mangel, De beställdes i maj 2023 på varvet Royal Bodewes i Neder-länderna och har byggts hos varvets underleverantör Ship and Steelbuilding i Foxhol utanför Groningen. Fartygen är 87 m långa och 15 m breda. De är alltså för breda för att kunna trafikera Väneren. Dödvikten är 5 000 ton och de har isklass 1A. De klassas som Cleanship. Fartygen är utrustade med modern teknik som reducerar bränsleförbrukningen och därmed utsläppen till ett minimum samtidigt som lastkapaciteten är hög. För att minska risken för oljeläckage ligger bränsletankarna helt fria från skrovet.

Det första fartyget Uden sjösattes i slutet av mars och levererades under våren och det andra Mangel sjösattes i slutet av juli och kommer att levereras under hösten.

Thunrederierna, Erik Thun Group, i Lidköping har växt kraftigt de senaste åren och äger och driver idag närmare 50 fartyg som är uppdelade i fyra segment, torrlastfartyg, tankfartyg, självavlastare och cementbärare. Under 2024 kommer Thunrederierna att utöka sin flotta med flera nya fartyg både torrlastare och produkttankers.

Rederiet beställde fyra torrlastfartyg s.k. Vänermax-fartyg i januari 2023 på varvet Ferus Smit BV i Nederländerna. Den ordern utökades i januari i år med ytterligare två. Det första fartyget i serien, Lidan, sjösattes i slutet av juni och kommer att levereras i september. De har längden 89 m och är 13,35 m breda och på 5 100 dwt och har isklass 1B. För att minska miljöpåverkan utrustas de med ett framdrivningssystem som använder både traditionellt bränsle och batterikraft. Batterikraften används vid toppbelastningar. Även formen på skrovet och propellern har optimerats så att effektbehovet kan hållas nere. För att fartygen ska vara tysta och utsläppsfria i hamnarna har de landströmsanslutning.

Det största segmentet för Thunrederierna är produkttankers. Hittills i år har rederiet tagit emot tre nya tankfartyg. I januari 2022 beställde de två kusttankfartyg på 8 000 dwt hos Ferus Smit BV i Nederländerna. Den ordern utökades ett år senare med fyra fartyg och i januari i år med ytterligare två, alltså totalt åtta stycken. Det första fartyget i serien, Thun Resource, sjösattes i november 2023 och levererades i februari i år och det andra, Thun Reliance, sjösattes i maj och levererades i slutet av juni. De sista i serien kommer att levereras under år 2027. Fartygen är 115 m långa och 15,9 m breda och har isklass 1A. Man har haft som mål att bygga de mest resurseffektiva produkttankfartygen. De utrustas med en nyutvecklad energieffektiv motor från Wärtsilä som kan köras på flera alternativa bränslen och de har batteripaket och landströmsanslutning.

I juni levererades Thun Vettern från det kinesiska varvet China Merchants Jinling. Det är en uppgraderad version av Thun Venern, som byggdes 2018, och det tionde fartyget av totalt 21 som beställts av flera svenska rederier i den s.k. Vingaserien, framtagen av Furetank och FKAB i Uddevalla. Fartygen är 149,9 m långa och 22,8 m breda och på 18 000 dwt och har isklass 1A. De utrustas med duel fuel motorer som har naturgas (LNG) eller biogas (LBG) som huvudbränsle samt en batterihybridlösning som minskar energiförbrukningen och därmed utsläppen. Thun Vettern har också utrustats med landströmsanslutning.

*Stig Bratt*

## Arbetarnas fackliga verksamhet på Lödöse Varf.

År 1906 bildades avdelning 145 av Svenska Jern- och Metallarbetare-förbundet vid AB Lödöse Varf. Den avdelningen upphörde efter 5 år.

Sedan dröjde det 13 år innan en ny fackförening bildades på varvet. Den 11 maj 1924, alltså för hundra år sedan, bildades Svenska Metall-industriarbetareförbundets avdelning 121 i Lödöse. Vid första mötet var det 53 deltagare. Då valdes styrelse och Tor Mattsson blev föreningens ordförande. En annan starkt drivande person var Anders Kristiansson som var kassör i den första fackföreningen 1906-1911 och som 1928 valdes till kassör i avdelning 121. Förutom löneläget var den ojämna sysselsättningen ett stort problem på 1920-talet. Det var mycket övertidsarbete, men också många permitteringar. Från företagets sida försökte man motarbeta fackföreningen och de aktiva utsattes ofta för trakasserier. 1925, när Lödöse samlingslokal byggdes, fick avdelningen en lämplig lokal för sina möten. Både avdelningen och flera enskilda medlemmar hade andelar i lokalen som kom att betyda så mycket för bygden i omkring 50 år. I början av 1930-talet var arbetslösheten hög. 1932 hade föreningen 141 medlemmar och 91 av dem var arbetslösa i slutet av året. 1937 bildades en hjälpkassa för medlemmarna.

Under andra världskriget hjälpte medlemmarna de utkallade kamraterna med ekonomiska bidrag. År 1943 bildades en skyddskommitté och i februari 1945 bröt Metallstrejken ut. Den blev lång och höll på till juli. 1948 infördes företagsnämnder där ledningen och fackrepresentanter kunde informera och samråda i olika frågor. För varvets del blev det mest ett sätt för företagsledningen att informera om redan fattade beslut.

1956 fick arbetarna, efter förhandlingar, några lediga lördagar under sommaren. De arbetades in genom att arbetstiden förlängdes med 15 minuter varje dag. Under hela 1950-talet var det problem med trivseln på varvet. Ofta berodde det på ackordstvister. Arbetstillgången minskade under andra halvan av årtiondet och 1958 varslades flera om upp-sägning. I slutet av året permitterades 23 man. Då var det bara 55 arbetare kvar på varvet och många trodde att verksamheten skulle upp-höra, men varvet lyckades, bl.a. med fackföreningens hjälp, få några mindre beställningar och i maj 1959 hade de flesta kommit tillbaka.

1960, när Lars och Vilgot Johansson köpt varvet, blev sysselsättningen bättre och arbetarna kunde känna större trygghet. 1963 infördes fem-dagarsvecka året om genom att arbetstiden förlängdes till 9 timmar/dag. I januari 1967 gick Metalls avdelning 121 samman med avdelning 127 i Nol och Lödöse Varvs Verkstadsklubb bildades. Under hela 60-talet och en bra bit in på 70-talet var sysselsättningen hög och varvet behövde anställa fler. Detta gjorde även att facket fick en stark ställning och kunde driva igenom frågor på skyddsområdet, inom arbetsmiljön, introduktionen av nyanställda m.m. 1972 förhandlade de till sig fria arbetskläder. I samband med verkstadsklubbens 50-års jubileum 1974, skrev de följande:

”Lödöse Varv är i dag ett fullt modernt varv med resurser att bygga fartyg på upp till 15 000 ton dw. Detta innebär ju också större krav på arbetareskyddet.

Lyft- och transportanordningarna har avsevärt förbättrats. Kranar finns med lyftkapacitet på 60 ton. Arbetslokaler som snickeriverkstad, rör-

och utrustningsverkstad samt svetshall har byggts nya. Också nya personalrum har byggts. Efter semestern 1974 tog de anställda i bruk nybyggd matsal med barsservering, omklädningsrum och bastu samt styrelse- och expeditionslokal för Verkstadsklubben.

Lödöse Varv bedriver också en yrkesskola med svets- och plåtslageri-lära. Arbetstillgången är god och sysselsättningen är tryggad ganska lång tid framåt.”

Fyra år senare var läget ett helt annat. Varvet införde anställningsstopp och meddelade att det bara fanns arbete fram till semestern 1979 och MBL-förhandlingar om neddragningar inleddes. Nybyggnadsverksamheten skulle upphöra och ersättas av alternativ produktion. Fack-föreningen arbetade hårt för att varvet skulle finnas kvar, men det kom flera varsel om uppsägningar. Inom facket fanns nu tankar på att ge upp och lägga ner klubben eftersom man inte kunde komma någon vart i förhandlingarna, men man beslutade sig för att kämpa vidare. I januari 1982 gick varvet i konkurs. De nya ägarna behövde öka aktiekapitalet och erbjöd de anställda att bli delägare. Efter ännu ett ägarskifte 1983 då Lilla Edets Industri och Fastighets AB tog över varvet satsade de anställda 5 000 kr var. Löntagarägandet blev inte långvarigt för året därpå gick varvet i konkurs igen. Efter det tog Skanska Industri & Maskinservice över varvet. De ville att företaget skulle få tillbaka varvsstatus och även fackföreningen jobbade mycket för detta, men det blev nej. I slutet av 1986 meddelade Skanska att de kommer att lägga ner varvet. Den 16 februari 1987 hölls det sista mötet i Lödöse Varvs Verkstadsklubb och i maj samma år slutade de sista arbetarna på varvet.

*Stig Bratt*

**Kommande aktiviteter.**

- Varvs- och sjöfartskafé klockan 17-19 i föreningslokalen varje tisdag från den 1 oktober till och med den 10 december.
- Höstmöte tisdagen den 29 oktober klockan 17-19. Bo Björklund berättar, visar bilder samt en film om isupptagning och transport av isen till västkusten.

*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.