



VARVAREN

2025 Nr 1

Ångtrålararen Berea, sista nybygget på Eckerna Varv.

Under 1800-talet fanns det två varv i Eckerna. I mitten av 1880-talet tog Johan Oskar Johansson över varvet på Eckerna Sörgård efter sin far Johan August Svensson, ägare till Södra Garns Varv. Han hade köpt det något år tidigare. Under Johan Oskar Johanssons tid byggdes både segel- och ångfartyg i trä och komposit samt träpråmar. Dessutom arbetade varvet med reparationer och förbyggnader och sysselsatte 25-30 man. 1895 köpte han även varvet på Eckerna Nordgård. Den 8 juli 1902 avled Johan Oskar Johansson i hjärnförlamning, bara 41 år gammal. Då höll varvet på att bygga en ångtrålarare för Carl Ossian Johnsson, en smålänning som bosatt sig i Sydafrika och ägnade sig åt fiske. Arbetet med fartyget fortsatte, troligtvis med hjälp av Johan August Svensson, och den 25 november 1902 sjösattes trålararen som fick namnet Berea. Den byggdes av ek och fura och var extra förstärkt för att klara de svåra väderförhållandena utanför Sydafrika. Berea utrustades sedan på Thorskog med en ångmaskin på 20 hkr, som gav trålararen en hastighet på omkring 9 knop. Thorskog satte även in frysmaskin. Både frysmaskinen och fångstredskapen kom från England.

I augusti 1903 provfiskade Berea på västkusten. Sedan var det dags att ge sig av på den långa resan till Sydafrika. Göteborgsposten skrev den 4 september 1903:

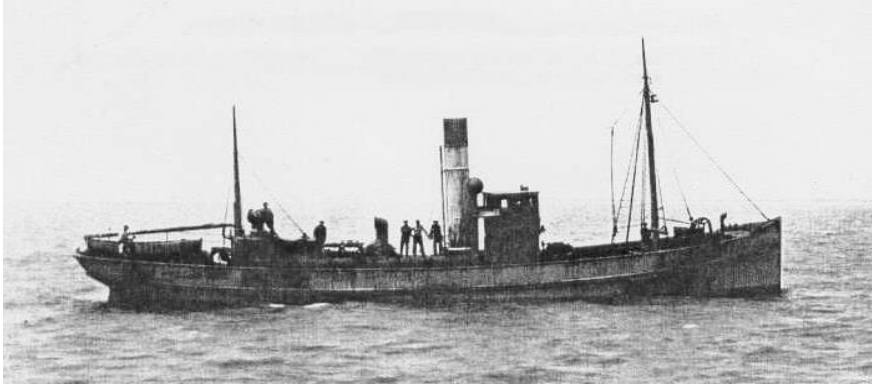
”**En djärf långtur** anträdde i onsdags från Göteborg. Den vid Torskog byggda lilla ångtrawlen Berea, hvilken för fullbordande af sin utrustning en tid legat i härvarande hamn, styrde, såsom vi i går nämnde, nämligen då ut på villande haf för att söka nå Afrikas sydkust (Kapstaden och Port Natal).

Färden beräknas taga cirka 4 månader i anspråk, Berea kan emellertid icke gå direkt, utan måste kola och proviantera på flera platser. Af alla, äfven mycket sjövandt folk, betecknas resan såsom ytterst riskabel – af alla, utom trawlens kapten, hr Jonsson, och hans besättning. Man vågar icke tro att den lilla ångaren, som ej är föga större än en vanlig fiskebåt skall vara i stånd att rida ut höst-och vinterstormarna, utan befarar att han skall brytas ned af sjön. Kapten Jonsson och hans män svarade härpå med en axelryckning. De hålla före att Berea är så starkt byggd, att hafvet omöjligt skall kunna bli den öfvermäktigt. Dock medgafs, att det under vissa förhållanden nog icke skulle bli så synnerligen angenämt att sköta vakten öfver bord.

Besättningen å trawlen består af 7 man utom kapten och styrman. Alla äro svenskar. Fyra, de hurtigaste gossarne i skansen, voro från Knippeln. Som passagerare medföljde kaptenens fru, ett ytterligare bevis för att vederbörande icke sågo långturen med vidare misshagliga ögon. Men så har också hr Jonsson ridit ut mången fruktansvärd storm. Född i Växjötrakten kom han mycket tidigt ut i världen och hamnade omsider som fiskare utanför den stormuppfyllda afrikanska sydkusten. I öfver 20 år kämpade han en kamp mot haf och storm, och om det än mången gång kunde se ut som om undergång var oundviklig, klarade han sig dock genom sin uppöfvade rådgighet.

De många årens kamp och slit ha emellertid varit ekonomiskt lönande för den duktige smålandssonen. Han är numera en efter våra förhållanden rik man och drifver omfattande fiskaffär i Sydafrika. Hans plan är att formera denna från egna fångstfartyg. Går allting efter beräkning med Berea, ämnar hr J. inom kort göra ytterligare beställningar af trawllångare hemma i gamla Sverige.

Under sin vistelse här företog kapten Jonsson en proftur med sitt fartyg ut till Vinga. Det visade sig därvid att trawlen med tillhörande maskineri arbetade förträffligt.”



Ångrålaran Berea.

Resan gick betydligt fortare än beräknat och i mitten av november rapporterades att de anlant till Kapstaden efter en stormig resa.

1906 beställde Carl Ossian Johnsson ytterligare en trålare i Sverige, då på Sjötorps Varv. Även den fick maskineriet installerat på Thorskog.

Berea blev det sista fartyget som byggdes på Eckerna varv. På hösten 1902 annonserades varvet ut och Johan August Svensson köpte det igen. Han kan ha byggt något fartyg senare på Eckerna, men då står det troligen i handlingarna som byggt på Södra Garns Varv.

Stig Bratt

Årsmötet.

Det var 15 medlemmar som deltog på årsmötet den 22 februari. Bert Kopp inledde med att hälsa alla välkomna. Därefter hölls en parentation över medlemmar som avlidit under året.

Till mötesordförande valdes Martin Carlweitz. Han läste upp verksamhetsberättelsen. Föreningen hade vid årsskiftet 174 medlemmar. Verksamhetsberättelsen godkändes. Martin gick också igenom kassarapporten och den godkändes. Anders Gustavsson redogjorde för revisionsberättelsen som godkändes och styrelsen gavs ansvarsfrihet.

Styrelsen presenterade förslag till verksamhetsplan och budget för år 2025. Båda godkändes. Jan-Eric Nordström valdes till kassör i två år och Stig Bratt till styrelseledamot i två år. Till revisor i två år valdes Anders Gustavsson och till revisorsuppleant i ett år valdes Stig-Ingvar Persson. Lars Löfberg valdes till valberedare. Styrelsen föreslog en höjning av medlemsavgiften för år 2026 med 25 kr till 150 kr. Mötet godkände förslaget. Martin tackade för förtroendet och förklarade årsmötet avslutat.

Sedan bjöd föreningen på kaffe och Martin Carlweitz, som arbetar på Wallenius Marine AB, visade en film om Walleniusrederiernas 90-årsjubileum som ägde rum förra året. Sedan visade han bilder och berättade om rederiets historia, nutid och framtid.

Det började med små kusttankers som fraktade vegetabilisk olja, men verksamheten växte och man skaffade större tankfartyg som fraktade mineralolja. På 1950-talet skaffade rederiet också bulklastfartyg bl.a. för malmfrakter och inledde specialiseringen på transport av fordon. Till en början var det amerikanska bilar som skeppades till Europa. Bilarna, som lastades ombord med kran och speciella lastanordningar, ställdes ovanpå styckegodset. Vid den här tiden kom sjökaptän Bengt Törnqvist med en idé om specialbyggda fartyg med flera däck för bilar och att de skulle lastas och lossas via ramp och port i skrovsidan.

1963 byggde Lödöse Varf rederiets första rorofartyg, Aniara, som hade stävport. Hon var avsedd för trafik på Nordsjön och följdes av fyra systerfartyg. Under 1960-talet och början av 70-talet avvecklades tankflottan. Rederiet slutade så småningom med verksamheten på Nordsjön och satsade helt på transocean trafik. De byggde bl.a. ett par kombinerade roro/bulkfartyg, men det stora engagemanget var på fartyg avsedda för fordons- och containertrafik.

1999 bildade Walleniusrederierna tillsammans med norska Wilhelmsen ASA Wallenius Wilhelmsen Logistics som idag är världens största bil-transportrederi. De driver också hamnverksamhet på flera platser.

Wallenius Marine AB arbetar med design, utveckling och förvaltning av Walleniusfartygen. Ett viktigt mål är att nå en långsiktigt hållbar sjöfart genom miljövänliga transportlösningar. Ett sådant projekt är Oceanbird, ett vinddrivet lastfartyg med stora vingliknande segel. Olika tester pågår och man håller på att ta fram fullskaliga prototypvingar som snart skall monteras på ett fartyg.

Wallenius Wilhelmsen beställde förra året 10 nya fartyg i den s.k. Shaper-klassen och sedan tidigare hade de beställning på 4 stycken. De kan drivas med alternativa bränslen t.ex. metanol och är också förberedda för ammoniakdrift. Alla ska byggas på Jingling Shipyard i Kina och de första kommer att levereras under 2026. Det är en enorm utveckling från de första små rorofartygen i Aniara-serien, som var avsedda för Nordsjötrafik, till dagens fartyg och de beställda fartygen i Shaper-klassen, som skeppar bilar över hela världen. Aniara-serien kunde ta 240 CEU (Car Equivalent Unit), antalet bilar, medan Shaper-klassen byggs i två storlekar för 9 300 CEU respektive 11 700 CEU.

Stig Bratt

Kommande aktivitet.

- Resa till Oskarshamn och Kalmar den 15-16 augusti.

Stig Bratt

Varfs- och Sjöfartshistoriska Föreningen i Göta älvdalen

Långgatan 9, 463 71 Lödöse

E-post: 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 Sörngaard 031-32 27 436.