

# HISTORIEN OM ETABLERINGEN AV ETT RAFFINADERI

Av

Terje W Fredh

## *Spelet kring tillkomsten av Scanraff*



Fotoarkiv Terje W Fredh

**Raffinaderiet sett från luften 1970-tal**

**I maj** i år (2015) är det 40 år sedan som Scanraff invigdes. Efterhand kommer LP att publicera artiklar som rör etableringen av raffinaderiet vid Brofjorden, en gång Sveriges största industriprojekt. Fakta bygger på en promemoria som Statens Planverk

gav ut 1970. Innan beslutet kom att satsa på Brofjorden pågick en infekterad debatt, där politiker och tjänstemän från Göteborg ville att raffet skulle byggas på Hisingen. Lotsarna i Göteborg och Lysekil skrev till statsråd och Sjöfartsverket med synpunkter. Mästerlotsen Olof Högvik, född i Kungshamn, arbetade på Vingalotsarna, skrev att endast de 40 lotsarna på Vinga har kunskap av större fartyg Svaret kom en vecka senare från Per och Börje Larsson, Sylve Bräck och Stig Pettersson, lotsar i Lysekil. Lotsarna var förtroagna med strömförhållanden och ansåg att den korta och raka inseglingen till Brofjorden var lämplig för mycket stora båtar. Socialdemokratiska politiker från Göteborg klagade hos minister Svante Lundkvist som svarade: "Bohuslän kan inte leva på badgäster och luft." Terje W Fredh, Lysekil, berättar, med start idag, om Lysehalvöns historia och tecknar bakgrunden till det stora industriprojektet vid Brofjorden, samt ger en inblick i hur det gick till när makthavarna fattade beslut om att satsa på ett oljeraffinaderi i Lysekils kommun.

## Lysehalvöns historia

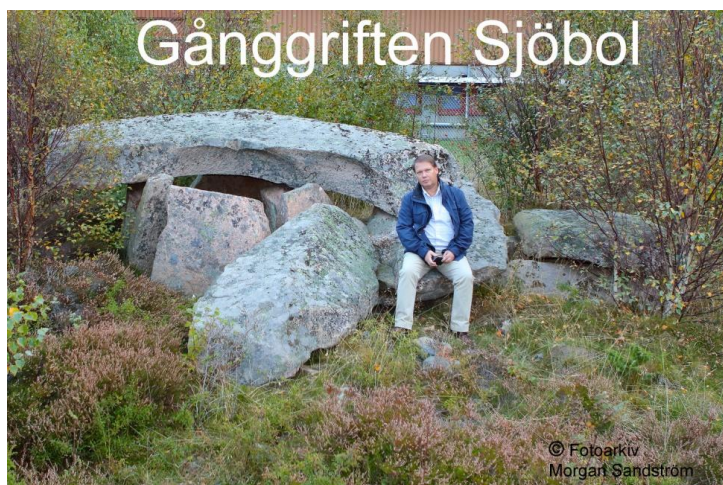
Plats för fiskelägen, lantbruk och stenhantling. Lysehalvön har en lång kulturgeografisk historia. På 1700-talet gömde sig danska örlogsfartyg i fjorden. Under andra världskriget låg de berömda norska kvarstadsbåtarna i fjorden innan den farliga resan västerut. 1943-45 var fjorden bas för de engelska båtarna som förde kullager till England. Området där raffinaderiet planerades representerar bohuslänskt fjordlandskap med havskust, granitberg, arkipelag och sprickdalar. När landet höjde sig ur havsytan spolade vågorna berggrunden ren från avlagringar som förpassades till dalsänkor och havsnära stränder. När inlandsisen för cirka 12 000 år sedan drog sig tillbaka började vegetationen så småningom breda ut sig.



### **Minnen från bronsåldern. Bronsåldern i Sydsandinavien brukar normalt omfatta perioden 3750 BP till 2000 BP**

Eckhardt Below som gjorde en ekologistudie säger att "Landskapet är med sina biokemiska processer i stånd absorbera, nedbryta och återföra en del föroreningar." Gamla berättelser talar om anfall från havet och strider på Lyseslätten mot Brodalen där kastell på några bergstoppar visar att här låg Stängenborna (Stängenborna) och





försvare sig mot anfall från norr. Hällekistor och gånggrifter har dokumenterat att det bodde folk tidigt på Lysehalvön.

Lysehalvön har också biologiska och geologiska fornminnen och märkliga fasta fornlämningar. En gånggrift som kom att ligga inom produktionsområdet kom att flyttas till en kulle ovan Källvik intill administrationsbyggnaden där en talldunge fälldes för att öppna landskapet.

### **Stig Nilsson begrundar tidens vingslag, alltifrån bronsåldersmänniskornas verksamhet på Lysehalvön, till sin farbror Bertil Nilssons arbete för att få raffet till Lyse.**

Moderna fornfynd är de 180 grundsättningar efter torpstugor, vars innehavare till en början kombinerade drängsysslor med stenhuggning. Riksantikvarieämbetet betecknade boplatserna som 7000 år gamla och bara inom raffinaderiområdet fanns ett 20-tal. För 10 000 år sedan fanns det folk på Lysehalvön där massor av boplatser kunnat dateras till olika tidsepok. När landhöjningen blev ett faktum kom stenålderboplatserna att ligga 25 meter över havsnivån. En utgrävning av en damm i Lyse på 20-talet visade fynd av ben från en val. Ett liknande fynd men större gjordes i Färgarns damm i Lysekil. Innan fasta fyrar kom fanns det i alla kustorter berättelser hur folket vid yttre Brofjorden tände vilseledande fyrar för att locka de seglande skeppen att navigera in på bergen och bli vrak. Vrakplundring var vanligt och det hände också att sjömän blev mördade när de försvarade sitt fartyg. Just det som stranden gav har alltid varit av intresse för kustens folk. Under de båda världskrigen hade Sverige vare sig el- eller oljevärme och fossila bränslen var svårt att få tag på. En del av skogen i Lyse höggs ner till bränsle och allt vrakgods tog folk hem och eldade. Björk var den första trädarten som fick fäste och sedan kom hassel, tall och alm och i ett nästa skede al, ask, ek och lind. Trälebergskilen har naturreservat med plats för flyttfåglar. I Flat finns stenkista och Alsback har bäckravinen med en spännande flora.

Gamla folklivsforskare har karakteriserat Stångenäsborna "ganska hyfsade", men det finns också mer välvilliga konstaterande som gästvänliga och hjälpsamma. Traktens folkstro har dokumenterats av Brastadsfödde forskaren Ebbe Schön och historien om gångna tider har skrivits ner av folklivsforskaren Sven Rydstrand.



## Brofjorden 1943



Stängenäs hembygdsförening  
Fotoarkiv Terje Fredh

På reddan M/S Dicto och M/S Lionel, lastfartyg för kullager. Det marina bevakningsfartyget Skagerack, och vid bryggan Gay Viking, en av de båtar som transporterade kullagren till England.

### Fjorden som gömde fartyg

Den långsmala Brofjorden med vikar antogs vara att stort intresse när landmark skulle försvaras från anfall från havet. Under det nordiska kriget strax efter år 1700 väntade norska och danska örlogsskepp i fjordmynningarna på angriparen. Handlingar på Landsarkivet talar om 1703 när ett stort danskt örlogsfartyg med massor av kanonportar nattetid seglade eller drogs av roddare förbi Stretudden mot inre delen av Brofjorden. Danskarnas målsättning var att landstiga på Härnäset och slå mot Karl XII:s amiral Olof Strömstierna som ägde Vese herrgård.

Som alla gårdsägarna hade amiralen byggt bevakningstorn på höjderna kring gården. Strömstierna förstod snabbt att han inte skulle ha en chans mot de danska kanonerna men gillrade en listig plan. En tiggare sändes till skeppet och berättade om Strömstiernas väldighet och våldsamhet. På gården lät Veses herre kanonerna mullra och den danska skeppskaptenen fattade beslutet inte våga anfälla och lämnade skyndsamt fjorden. (Se Sven Rydstrands artikel: [www.hembygd.se/stangenas](http://www.hembygd.se/stangenas), fliken Sven Rydstrands artiklar: 1948 Mattias Stenssons bragd).

Gömde sig krigsskepp i fjorden för 300 år sedan blev det repris på detta under tiden hösten 1939 till hösten 1944, det vill säga under andra världskriget.

Hösten 1939 kom det första fartyget, tankern Oljaren, och lade upp i Sjöbolsbukten. Kaptenen roddes iland och frågade i ett hus om han fick ringa rederiet för vidare order. Efter det tyska angreppet på Norge våren 1945 kom ett 20-tal svenska fartyg för uppläggning. Vid nuvarande råoljekajen lades en spärr av timmer och järnkedjor. Spärren hade en öppning i mitten för att låta fartyg passera. Marinen skötte bevakningen.

1941 i januari lämnade fem norska fartyg en snöig natt fjorden med full last av kullager till England.

1942 lade norska fartyget Dicto och Lionel upp som basfartyg för exporten av kullager, som hade sitt kontor i stenhuggaren Rikard Svensson hus i Lahälla. Där väntade de små engelska kullagerbåtarna på dåligt väder, så de med radars hjälp kunde krossa den tyska spärren mot Nordsjön. Lahälla var militärt område och när fartygen gick bröts alla telefoner i området. Risk fanns att tyskarna skulle få reda på avgången. Endast en telefon användes. Det var vaktchefen som ringde till landsfiskalen i Lysekil och förklarade att "paketet är klart att hämta" Det var liktydligt att två kullagerbåtar börjat sin äventyrliga resa med last till engelska vapenindustrin





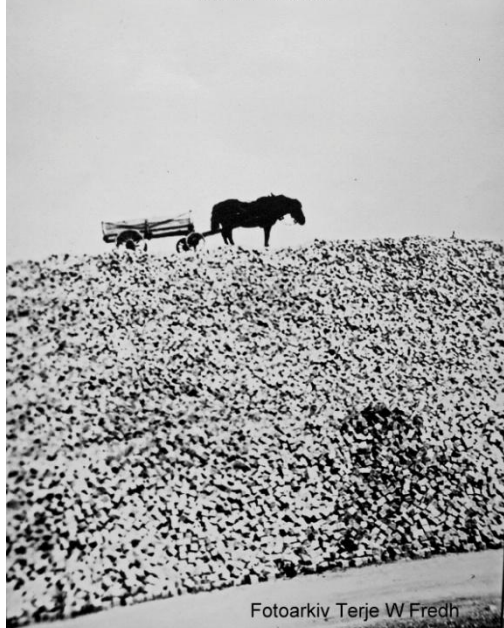
**Sjöbols konserverfabrik, till vänster, fick så småningom ge plats för Scanraffs produkthamn.**

## Sill gav lycka och fattigdom

När de stora sillperioderna var ett faktum under 16- och 1700- talen hade Lyse många vadlag, sillsalterier och tre trankokerier. Som mest hade Bohuslän 479 trankokerier och den finaste silloljan producerades av trankokeriet i Norra Grundsund. Efter 10 filtreringar var oljan klar som vatten och exporterades till London, Paris och New York där den användes som bränsle till gatlyktorna.

Lyseborna hade egna vadlag som fiskade till sjöss, men flera fiskare använde sig av vad som kastades från land. På 1600- och 1700-talet var Lysefiskarna i händerna på uppköpare från Tyskland och Holland, som köpte den saltade sillen för mycket låga priser.

Stora mängder knott tillverkades i Lyse under första halvan av 1900-talet



Fotoarkiv Terje W Fredh

Även det danska inflytandet över Lyse är dokumenterat från i slutet av 1500-talet, då kung Fredrik II under vapenhot tvingade till sig delar av Lyse socken.

Till Lyse hörde Kornöarna och även den östra delen av Lysekil, Slätten, var fram till 30-talet en del av Lyse församling.

Lyse hade flera fiskkonserverfabriker som i början av seklet var de största arbetsplatserna i Lyse för kvinnor. Brofjorden och Bores fabriker i Sjöbol var de mest kända. Brofjordens vatten hade så hög kvalite att det kring 1920 fanns en ostronodling.

Från Gullmarsfjordens norra del till en bit in i Østfold i Norge är graniten brytbar och på ett flertal platser i Lyse, bland annat Norra Grundsund, Ramsvik, Norrkila, Fiskebäcksvik, Sjöbol och Humlekärr startade stenbrytning.

Även ön Saltö hade eget stenhuggeri och sillsalteri, kyrka och en lönnkrog som lurade av

sillsaltarna deras intjänade pengar. Man började med storgatsten och smågatsten (knott) och fortsatte med kantsten. Ända fram till Scanraff skulle byggas hade Nils

Anderssons stenhuggeri i Humlekärr verksamhet. Omridet Hållefäst lär ha haft den finaste graniten i Bohuslän.

När glesbygden började avfolkas efter andra världskriget drabbade det också Lyse, men det visade sig att efter Scanraffs tillkomst ökade antalet helårsboende. Barnfamiljer flyttade in och låg- och mellanstadieskolan i Berg fick växtvärk.

Det blivande raffinaderiet skulle hamna i kulturgeografiskt mycket intressanta trakter.

**Till höger: I Humlekärr, där Scanraff nu ligger, bröts en av de bästa granitsorterna i Bohuslän.**

### En dag kom ett samtal från OK...

OK hade bensinstationer, oljeförsäljning och eget tankbåtsrederi, men saknade ett eget raffinaderi. Redan på 40-talet diskuterades det på OK:s föreningsstämmor om inte OK skulle satsa på ett eget raffinaderi. Något djupare fäste fick till en början inte önskemålen, i slutet av 60-talet började det dock hända saker.

Bohusläns gamla basnäringar med fiske, sjöfart och stenhuggeri var på väg att minska.

Landskapet var i behov av några stora tunga industrier. Dessa fanns i Göteborg, Stenungsund och Uddevalla, men det var magert med tung industri i den norra länsdelen. På de västsvenska OK-stämmorna krävdes alltmer högljutt en satsning på eget raffinaderi. Några medlemmar från västkusten hade goda kontakter med regeringen och frågan kom informellt att diskuteras vid socialdemokratiska toppmöten.

Bakgrunden till optimismen bland OK-folket var företagets starka tillväxt, vilket ökade beroendet av de företag som levererade färdiga produkter till OK-tapparna.

Förutom från Texaco köpte OK färdiga produkter från BP och Sovjet.

På samma gång var BP och Texaco konkurrenter på den svenska marknaden. Detta var inte skäl att starta eget raffinaderi, men vad skulle hända om OK växte sig så stort att Texaco och BP inte kunde leverera tillräckligt. Långt innan Texaco blev delägare diskuterade OK-ledningen att bygga ett raffinaderi tillsammans med ett annat företag. Klart var också att om OK byggde eget raffinaderi, så skulle man inte själv ta hand om hela produktionen.

Men vem skulle man samarbeta med? Staten och Kooperativa Förbundet var tänkbara för högsta OK-ledningen på 60-talet.

När sedan Texaco saknade egen raffinaderikapacitet i Norden växte deras intresse att hänga på.

De som talade för ett bygge ansåg att en konsumentägd organisation inte skulle vara beroende av några få stora internationella oljebolag. Ett eget raffinaderi skulle också ge ökad rörelsefrihet och slippa köpa färdiga produkter från några få företag. Redan 1969 talade OK om en bättre miljö och lägre svavelhalt i bensinen.

I slutet av 60-talet skedde några utredningar som bar hemligstämpel.



Dåvarande lotsplatschefen Helmer Kyhlberg fick uppdraget att tillsammans med några av sina lotsar undersöka vilka möjligheter det fanns att ta in stora tankbåtar till Gullmarsfjorden. Därifrån skulle olja pumpas till ett OK-raffinaderi som skulle byggas i Uddevalla. Samma fjord var nämligen aktuell på 50-talet när skeppsredare Gustaf B Thordén ville bygga varv i Fiskebäck för 500 000 tons tankbåtar.

Varvet blev byggt i Uddevalla medan raffinaderiplanerna skrinlades. Andra platser som länsstyrelserna undersökte var Kode, Hisingen, Grebbestad, Helsingborg, Strömstad och Stenungsund. Medan OK undersökte möjligheterna att bygga på Västkusten arbetade dåvarande drätselkammaren i Lysekil med markfrågorna.

## Första kontakten med Lysekil

Våren 1968 hade Lysekil de första kontakterna med OK, berättade Einar Franzén, ordförande i drätselkammaren i en intervju som undertecknad gjorde, "Det kom en dag ett samtal från OK", berättade Franzén.

Han betonade att OK tog första kontakten och ett krav var att allt skedde under sekretess, med tanke på att även annan tung industri var ute efter de exceptionella djuphamnsförhållandena vid Brofjorden. Sekretessen var fullständig när OK-ledningen, Lysekils stad och Länsstyrelsen och regeringen 1968 skulle träffas första gången. Dåvarande inrikesministern och hans statssekreterare reste till Göteborg, där de åkte med landshövding Nyström och landsekreterare Axelsson mot Lysekil. Bilarna stannade utanför speceriaffären i Häggvall, där folk från kommunledningen mötte upp. I tre bilar körde man sedan till Brofjorden-området som granskades under några timmar.



**Det historiska mötet, ja till Scanraff. Fr. Allan Hansson, Evald Luckey, Valdemar Fredriksson, Bertil Nilsson och Henry Didriksson**

© Fotoarkiv Terje W Fredh

## Media fick ingenting veta

För lilla Lysekil handlade det om stora investeringar. Att få fram tillräckliga mängder råvatten och göra ett planarbete av en storlek som Bohuslän aldrig tidigare haft.

11 november 1969 skedde den första uppvaktningen från Lysekil.

Målet var att få tala med statsminister Olof Palme som tidigt uttalat sig positiv för satsningen i Brofjorden. De som var med på den historiska uppvaktningen var från arbetarekommunen Bertil Nilson, Erik Jacobsson, Per Carlsson och Uno Qvillberg samt från FCO Sven Gunnarsson.

OK bildade dotterföretaget Skandinaviska raffinaderi AB (Scanraff). En speciell raffinaderigrupp hade bildats 1967. I spetsen fanns Ray Carlsson, Nils Elam och Stig Jansson, som med hjälp av konsulter jobbade med raffinaderiprojektet. När frågan avancerade förklarade OK att Lysekil var enda platsen där man kunde tänka sig att bygga.

Byggkalkylen låg på drygt 700-800 miljoner kronor. Sju miljoner ton skulle raffineras och uppstarten skulle ske 1974.

Dåvarande OK-chefen Sten Kjellberg gick så långt att han förklarade att man hellre avstod från att bygga om valet endast blev Göteborg.

Läget var att OK satsade stora pengar på projekt Brofjorden där man ännu inte hade något tillstånd att bygga.

När frågan blev mera konkret och förelades hos statliga myndigheter stod det klart att förutom raffinaderiets tekniska utformning krävdes mängder av komplicerade utredningar om planer och miljön.



**En delegation från Lysekils arbetarkommun uppvaktar nyvalde statsministern Olof Palme (S) i frågan om OK-raffinaderiets förläggning till Lysekil. Fr.v: Uno Qvillberg, Sven Gunnarsson, Olof Palme, Per Carlsson, Bertil Nilsson och Eric Jacobsson.**

## Industriplanen

Sommaren 1968 gav byggnadsnämnden i Lysekil Waab White arkitektkontor uppdraget att göra en översiktlig planering för industriplan vid Brofjorden. Direktiv från Statens Planverk skulle styra arbetet. I direktiven sades att fortsatt industriell etablering skulle koncentreras till ett fåtal platser. Medan planarbetet pågick uttalade Vattenfall intresse för ett kärnkraftverk på Stångenäs (dessa planer stoppade av folkopinionen och veto från Lysekils kommun).

Klart var också att Gullmarn och Åbyfjorden ej skulle beröras av raffinaderiplanerna. Lyseslätten reserverades för serviceindustrier och runt Brofjordens säkrades ytor för en eventuell industriexpansion.

350 personer skulle sysselsättas på Scanraff men kunde vänta öka till 600. Ett konstaterade som stämde bra om ser på Scanraff på 2000-talet.

Tillfälliga bostäder skulle ordnas under uppbyggnadstiden och byggtiden angavs till två år.

Planen talade också om att länsväg 162 genom Brastads samhälle skulle få en ny sträckning utanför centrum. Något som hittills inte genomförts.

Vattentillgången skulle säkras genom uttag från Kärnsjön i Munkedals kommun. Planen kom att omfatta mark mellan Lyseslätten och Fiskebäcksvik. 970 hektar behövdes och kraftförsörjningen skulle bli en ny 130k V ledning från Färlev.



Planområdet var kuperat och såg trasigt ut efter stenuttag och skrotstenupplag. Mycket omfattande markarbeten skulle föregå byggandet.

## Kommunalt huvudbry i Lysekil

Etableringen av Scanraff, som var en av de största industrisatsningarna i Sverige, blev under tio år en fråga med enorma dimensioner för Lysekils kommunledning och tunga förvaltningar som hälsovårds- tekniska och byggnadsnämnden.

Många resor gjorde drätselkammaren till Göteborg för att träffa landshövding Per Nyström, som var en varm förespråkare av raffinaderiet. Han menade att mellersta och norra Bohuslän behövde en stor arbetsplats och han blev senare ännu mer sannspådd när Uddevallavarvet lades ner 1985. Nyström förklarade för politikerna från Lysekil att länsstyrelsens mål är att stoppa utflyttningen från norra Bohuslän. Ett raffinaderi var inte det första länsstyrelsen tänkte på, men OK:s planer hade starkt stöd hos Nyström. Även länsarkitekten var en viktig länk i planförberedelserna.

Naturligtvis hade inte Lysekil all den kompetens som behövdes för att ta fram underlag till de åtagande som Lysekil skulle åta sig. Planer, el, vatten, miljön, vägar, inköp av mark,



hamnfrågor, klara ut äganderätten, föra talan i olika instanser och arbetskraftsfrågor var exempel som en liten kommunförvaltning skulle klara inom en viss tid. Rådningen blev hjälp från många konsulter.

Dåvarande stadsbyggnadschefen Nils Halla kom från tjänst hos länsstyrelsen och sökte till Lysekil för att ha ett lugnare jobb fram till pensionen. OK- projektet gjorde att han ställdes inför mycket svåra arbetsuppgifter. Folk från Scanraff kom till Lysekil för sammanträden och Lysekil var en ryktenas stad. Hotel Lysekil var sammanträdescentrum och länets journalister registrerade allt som hände.

**Bilden till vänster: Drätselkammarens ordförande Einar Franzén och OK:s direktör Sten Kjellberg trycker på knappen för en av de första sprängsalvorna vid byggnationen av Scanraff.**

Redan 1969 reste en delegation från Bohuslän för att resonera med statsråden Svante Lundqvist, Erik Holmqvist, Ingemund Bengtsson och Krister Wickman. Halla visade och berättade hur långt Lysekil kommit med arbetet.

Vi har skraddarsytt stadsplanen för att klara OK och även andra lokaliseringar, framhöll Halla.

Med på uppvaktningen av statsråden var Per Nyström, riksdagsman Gunnar Gustafsson, Bertil Bjerrek från landstinget och Otto Hermansson från Uddevalla kommun.

Från Lysekil fanns politikerna Bertil Nilsson, Evald Luckey och Henry Didriksson.

Sotenäset representerades av bland annat Hubert Nilsson, ordförande i Södra Sotenäs kommunalnämnd. Vid uppvaktningen gjordes långa, för Hubert tröttsamma anföranden. Efter fem timmars plädering reste sig Hubert från sin stol och säger på genuin Gravarnedialekt "Det ska jä sii, att vi frå Sodenäs stöttar Lyschil, den sagen e klar". Tydligare kunde inte en kommun uttrycka sig positivt till det enorma projektet som också skulle komma att gagna Sotenäset

**En viktig instans var** länsstyrelsens planeringsråd som 2 december 1969 sade ja. Tre ledamöter reserverade sig mot beslutet. Samtliga Göteborgare. På hösten 1970 fick Sven-Ingvar Andersson och Ib Asger Oisen uppdraget att göra en miljöutredning innan beslutet om raffinaderiet var fattat. OK skulle få råd och tips hur de skulle hantera frågan att placera industrin i landskapet.



**Bilden till vänster:  
Einar Franzén,  
drätselkammarens  
ordförande i Lysekil, och  
OK:s direktör Sten  
Kjellberg.**

I sin rapport säger Andersson och Oisen: "Vi höll det för givet att den svenska regeringen skulle stödja konsumentkooperationens tappra försök att möta de multinationella oljeföretagen med konkurrens. Detta oberoende av den fysiska riksplaneringens, miljövårdens och arbetsmarknadens utredningsresultat".

Genomgående ställde miljöutredarna stora krav på OK. Andersson och Oisen säger i sin slutplädering: "Den globala misären får naturligtvis inte användas som förevändning för slarv på det lokala planet. Därför är det viktigt att OK uppfyller sina ambitiösa löften och genomför de landskapsvårdande åtgärderna till minst 100 procent. Annars vågar vi aldrig tro på en exploatörs ärliga avsikter".

Rune Bobert, Uwe Koch och Joen Sachs skrev i en artikel om planläggningen följande: "För OK har motsatsförhållandet mellan industri och naturvård förefallit onödigt tillspetsad. OK har menat att rätt utformat och beläget bör även ett stort industriområde kunna samsas med såväl bostadsbebyggelse som områden för rekreation".

### **Fem partier stödde**

Politikerna reste hem och kunde redovisa vad statsråden tyckte. Man ordnade ett stormöte i Folkets Hus vars platser inte räckte till. Publik stod utanför och i högtalare hörde vad som sades.

Fritidshusägarna var negativa till OK, men dessa dök inte upp på mötet där fem partier stod enade. Tidigare hade socialdemokraterna, moderaterna och folkpartiet varit positiva. Till skaran sällade sig Allan Hansson, centern och Valdemar Fredriksson, vänstern.

**På bilden till höger syns bland andra Olof Palme, Gunnar Adolfsson, Stig Jansson och Harry Holmberg.**



Bertil Nilson förklarade att även med OK i Brofjorden finns det gott om bad och strövområden kvar.

Förre förmannen Folke Jägsten konstaterade att stenindustrin hade gjort sitt, nu måste vi acceptera den nya bohuslänska industrin.

Det fanns också en hel del kritiska röster, framför allt från fritidsfolket, men i betydande grad också de gamla lysebor som tvingades flytta när industrin kommer.

Fritidsfolkets kritik mot projektet ansåg Lysekil bottna sig i egna ekonomiska intressen. Risk fanns enligt fritidsfolket att stugornas markvärde sattes för lågt.

De pensionärer som hade hus och som i många år bott i Lyse hade, av naturliga skäl, inget intresse att det blev en industri som tvingade dem att flytta.

Något som aldrig blivit offentligt var det faktum att en rikskänd naturförespråkare ägde fritidshus i Metvik, Lyse, samtidigt som han var lekmannedamot av styrelsen för länet. När de hemligstämplade planerna kom till länsstyrelsen passade ledamoten på att sälja huset till ett mycket högt pris. Då kände ingen mer än länsstyrelsen till OK-planerna. Otaliga möten skedde mellan kommunledningen och planförfattarna innan ett förslag kunde presenteras.

Nu gäller det att planera så det inte blir någon huggsexa om industrimarken i Lyse, förklarade kommunalrådet Nilson, som efterträdde Franzén som drätselkammarens ordförande.

OK-etableringen trodde kommunen skulle leda till 700 extra invånare under ett antal år. Kommunen började nu planera för skolor, dagis och bostäder.

Etableringen engagerade många och 1970 fick statsrådet Svante Lundqvist ett brev från köpmansföreningen i Lysekil som ansåg att OK-etableringen var livsviktig om Lysekils stad skulle överleva

### **Kommunala åtaganden**

En lokal debatt utbröt i Lysekil när extrema förespråkare för turismen ansåg att denna skulle skadas om det kom en petrokemisk industri.

Nilson blev inte svaret skyldig och förklarade att Lysekil har 20 mil kust och av den blir tre kilometer industriområde. OK skall ligga i ett bergsområde som aldrig varit av intresse för turismen.

Etableringen gjorde att ett nytt avloppsreningsverk fick byggas med utsläpp mot Saltöfjorden. Merkostnaden blev 17 miljoner och där trädde staten in med ett frikostigt ekonomiskt stöd.



Klart blev också att OK själv skulle bygga och äga hamnarna. Lysekils kommun skulle nämligen få mycket svårt att själv klara den kostnaden. I gengäld fick inte Lysekil ta ut några hamnavgifter.

Kommunledningen var också tveksam till möjligheten att tjäna pengar på en hamn. De flesta hamnar i Sverige har varit förlustbringande. Skulle den kommunala servicen klara en inflyttning av 2 000 personer?

Lysekil är väl rustat för en expansion, förklarade förvaltningschefen Ragnar Bergman 1968.

Han tyckte att Lysekil personellt, lokalmässigt och organisatoriskt var väl förberett med kunniga förvaltningschefer. Plan- och markberedskapen var god.

Naturligtvis behövdes konsulter för planarbete och handläggningar i till exempel Vattendomstolen.

Allmänhetens intresse för raffinaderiplanerna var mycket stora. Ett av de första markområden som köptes in för att bli industrimark var Thure Anderssons gård i Humlekärr. Ladan ändrades om till utställningslokal och aldrig tidigare har så många myndighetspersoner under en kort tid funnits i en lada.



### Vägar och järnväg

Till Brofjorden gick fram till 1970 mindre vägar som i regel var byggda kring ägarnas utmarker.

Vägverket började snabbt köpa in mark och byggde en relativt rakt väg från 162:an vid Lyse station ut till industriområdet i Humlekärr.

Från naturvårds- och miljöintressena skallade ropen högt att SJ skulle dra spår till industriområdet och att de färdiga oljeprodukterna skulle transporteras med järnväg istället för lastbil och båt. SJ:s intresse för järnväg till Brofjorden var minimalt och från OK var frågan av ännu mindre intresse. All råolja kom sjövägen och nästan allt som producerades gick vidare med båtar. En ringa del skulle gå med tankbilar.

Att göra en enkel ombyggnad av korsningen vid Lyse järnvägsstation vållade debatt hos polisen, som trodde att 100 tankbilar per dygn skulle passera krysset ut på väg 162. Polisen krävde ljussignaler och avkörningsfiler. Vägverket sade nej till ljussignaler och byggde den enklare varianten som visade sig fungera bra.



### Den viktiga leden

En rak led från öppet hav intill råoljekajen var ett av de argument som starkt talade för Brofjordenetableringen. Till detta kom exceptionellt bra vattendjup som gjorde det lämpligt för VLCC- tankers (very large crude carriers) att anlöpa fjorden.

Etableringen föregicks av en marinbiologisk undersökning, där forskare från Havsfiskelaboratoriet i Lysekil fastställde fjordens vatten- och bottenstatus innan driften vid raffinaderiet kommit igång. Undersökningarna innebar att vetenskapliga jämförelser kunde göras.

Pengar anslogs från olika håll. När pengarna sinade ställde Lysekil upp med 10 000 kronor för att säkra ett arbete med fiskeristatistik.

Tidigt framkom de risker som kan uppstå när djupgående fartyg med stor maskinkraft skall trafikera fjorden. På olika håll längs kusten hade man hittat explosiva minor både från första och andra världskriget. Marinens experter antog att drivminor kunde ligga på botten.

Marinens minröjare fick också uppdraget att minröja fjorden bland annat med den 40 år gamla lotsångaren Orion. 25 personer från marinen och Sjöfartsverket deltog samt dessutom 18 frivilliga röjdykarna som förlade sin befälsutbildning till minletningen.

Första året hittades fyra minor. Därav en från första världskriget som fortfarande var intakt. Mest resurser lades ner på att minröja en 2000 meter bred inseglsled.

**Till höger: Möte i Lysekil stadshus innan starten. Fr.v. Henry Didriksson, Evald Luckey, Einar Franzén, Algot Karlsson och Ragnar Bergman.**



Andra minletningsåret hittades inga minor, men man fann ett 20-tal ofarliga plåtföremål utanför inseglingen till råoljehamnen.

Totalt 64 miljoner kvadratmeter havsbotten kom att undersökas. Ny teknik med Transit Sonar, ett sidledstittande ekolod, undervattenskamera och DeccaTrisponder, användes. På samma gång byggde Sjöfartsverket fyrarna Dynabrott och Brandskär flak i Piteåtrakten. Fyrarna bogserade till Lysekil där de utrustades innan de sattes på plats.

Dessutom fraktade helikopter ut mindre plastfyrarna till en rad platser bland annat Lindholmen och Stretudden. En ny lotsstation, med fyrljus i bottenplan, anlades i Fiskebäcksvik.

### **Fyrstad bildades**

Innan planerna på OK fanns talade man i Bohuslän och Norra Älvsborg endast om Trestadsområdet med Uddevalla, Trollhättan och Vänersborg. OKetableringen innebar att begreppet Fyrstad skapades.

Den nya regionala grupperingen skulle nu omfatta även Stångenäset som tidigare varit distanserade från Trestad genom sin placering ytterst på ett näs.

### **Till höger, också en tidig byggbild av anläggningen**

I Lysekils stadsplan talade man om nya effektiva landförbindelser och en intressant arbetsmarknad från Sotenäset/Lysekil till Uddevalla och Norra Älvsborgsblocket. Avstånden skulle medföra acceptabla pendlingsavstånd. Profetiorna i planförslaget visade sig bli riktiga då många från Sotenäset kom att pendla till Scanraff.



Fotoarkiv Terje W Fredh

Planerna talade om mycket bättre vägar, bland annat mot Sotenäset, kustled mot söder och landförbindelse över Gullmarsfjorden. Inga av dessa förslag kom att förverkligas. När stadsfullmäktige debatterade och senare beslutade om stadsplanen för industriområdet fanns det en ledamot som konsekvent motsatte sig OK:s planer. Bengt Olsson var moderat från Sjöbol som tvingats sälja mark för att ge plats åt raffinaderiet.

### **Rädda Brofjorden och andra protester**

Sommargäster som ägde stugor i Brofjorden-området var rädda för lägre huspriser. Göteborgs stad tryckte på för att få raffinaderiet dit. Evert Taube bojkottade Bohuslän. Exemplet är några som kom fram när industriplanerna för Brofjorden ställdes under debatt. Med administrativt säte i Västra Frölunda startade gruppen Rädda Brofjorden. Gruppen talade om rimlig framtida rekreativmiljö för sommarfolket.

Ett möte i Ramsviks Folkets Hus var startskottet för organisationen som fick mängder av medlemmar från hela landet. Lördag 30 september 1968 skedde mötet i Ramsvik och Bohusläningen hade följande rubrik dagen efter "Explosiv final vid protestmöte - smockan hängde i luften". Det som orsakade heta känslor mellan parterna var när unga miljövänner gick till angrepp mot stenhuggarsönerna från Lysekil. På plats fanns fullmäktigeledamoten Tage Josefsson som yttrade "rädda Lyse från badgäster" och "varför är det som är farligt i Lyse så välkommet i Göteborg". Detta kom måttet att rinna över med ordväxling och höjda nävar i luften. När Josefsson lämnade mötet omringades han av miljövänner som ville tala förstånd med honom. "Jag trodde jag skulle få en snyting", var Josefssons kommentar när han äntligen kunde komma iväg. Rädda



Brofjordens synpunkter stöddes av fritidsföreningar i Sjöbol, Kleva, Vinbräcka, Kolleröd, Knarrevik, Humlekärr, Govik, Rixö, Vrångebäck, Svee och Malmön.

## Positivt från Sotenäset

Som motpol fanns ett brev från Hubert Nilsson Kungshamn, ordförande i Södra Sotenäs kommunstyrelse och varmt förespråkare av samarbete över kommungränsen. Han slog fast att på Sotenäset stöder man Lysekils kamp för ett raffinaderi. Det visade sig sedan att många Sotenäsbor fick jobb vid Scanraff.



**Kommunalsrådet Einar Franzén gläds över Scanraff etableringen, och visar en modell av hur det kommer att se ut.**

I ett grupporsband till de som bodde kring Brofjorden var Rädda Brofjorden kritiska till att Bohuslän fick miljöstörande industri. Man varnade för

internationella oljeföretag som skulle exploatera Bohuslän.

Gruppen underkände de lokala och regionala bedömningarna av projektet. Så här stora saker kunde inte Lysekils befolkning få bestämma om. Lokal opinion måste väga lätt om riksintressen står på spel ansåg Rädda Brofjorden. Deras mål var att stoppa etableringen.

Ortsborna gick till motattack och speciellt hettade det till vid allmänna möten där motsättningarna mellan ortsborna och sommargästerna kom i dagen. Ortsborna ansåg att deras ord som årsboende skulle väga tyngre än de som var i sina stugor en kort tid på sommaren.

## Båtprotest

Rädda Brofjorden, som stadigt växte, toppade sin aktion med en båtdemonstration. 135 nöjesbåtar körde i Brofjorden. Bland dem som protesterade fanns Bengt Olsson som för en miljon kronor tvingats sälja mark i Sjöbol.



### Till vänster galleriet, övre delen av ett råoljabergum.

Vid ett möte efteråt deltog 1 000 personer, hälften motståndare till aktionen, lyssnade på tal där en riksdagsman från Rixö angrep Lysekils myndigheter som han ansåg gått ut med uppgifter som inte stämde. Lokaltidningarna talade om "matt demonstration"

och att demonstrationen imponerade enbart på de journalister som kom från rikspressen.

Rädda Brofjorden jobbade dock på energiskt och speciellt Charlie Björnstad och Nils Wallström var med i rader av uppvaktningar till läns- och riksmyndigheter.

Landshövding Per Nyström blev en naturlig måltavla för Rädda Brofjorden som 1969 pressade Nyström på hans synpunkter att oljan skulle rädda norra Bohuslän.

När generaldirektör Valfrid Paulsson från Naturvårdsverket i september 1969 kom till Lysekil träffade han både OK, kommunen och Rädda Brofjorden. Paulsson uttalanden var, som de flesta myndighetspersoner, ganska kryptiska.

Lägg all industri i Göteborg var Rädda Brofjordens krav och med adress till Lysekilsborna förklarade aktionsgruppen att det skulle bli få jobb till ortens folk. (År 2000 arbetade 650 man från Lysekil med omnejd arbetar på raffinaderiet som är en av norra Bohusläns största arbetsplatser).

De orsbor som representerade aktionsgruppen uppgav att åtta av tio Lysebor är emot etableringen.

En lite udda aktion mot OK-planerna kom från Källö-Knippla där Konsumföreståndaren uppmanade sina kunder att bojkotta OK och inte köpa deras produkter.

## Rikspolitiker gick emot de lokala

Till stor förtret för de lokala politikerna agerade topparna hos Folkpartiet och Moderaterna mot OK-etableringen. Per Ahlmark (FP) gick så långt att han inte ville ha något mer raffinaderi på Västkusten.

Till nejsägarna fanns också Torbjörn Fälldin (C) och Staffan Burenstam Linder (M). En något spektakulär aktion gjorde Per Ahlmark. Han hyrde ett flygplan som var runt i norra Bohuslän och kastade ner flygblad med uppmaning att stoppa raffinaderiet.

En annan udda aktion drev dåvarande stadsläkaren i Trollhättan som i första hand ville att raffinaderiet skulle byggas i något av de arabland som levererar råolja. Hans andra alternativ var att Scanraff byggdes i södra Sverige. Läkarens motiv att stoppa Scanraff i Brofjorden var risken att markerna i Västsverige blir ännu mer försurade.

En granskning av vad storstadspress, TV och radio publicerade om Brofjordenprojektet visar en genomgående trend att merparten av medias rapporter var negativa till placeringen av raffinaderiet. Mest negativ var GP:s miljöskribent som aldrig vek en tum från sin uppfattning att raffinaderiet borde legat på Hisingen.

Positiv till ett kooperativt raffinaderi var Ronny Svensson på Statens Planverk, men tyckte att svenska Nynäs borde varit delägare istället för Texaco. Svensson ville ha Scanraff placerat i Västerås, Borlänge eller Ludvika. På intet ställe talade Svensson om hur 12 miljoner råolja varje år skulle transporteras från Brofjorden, Sveriges enda stortankerhamn till Ludvikatrakten.

Var rikspressen tveksam var förhållandet omvänt i region- och länspressen.

1968 kom kritiken från i första hand sommarstugeägarna, noterade Stig Jansson, vd på Scanraff. Efter regeringens beslut tystnade kritiken.



## Göteborg ville ha raffinaderiet

När politikerna i Göteborg fick reda på att OK hade planer att bygga raffinaderi i Lyse började de agera. En arbetsgrupp med hamnchefen Axelsson, fastighetschefen Campanello och FCO-chefen Tengroth arbetade för att få etableringen till Göteborg. Kring 1968 hade Göteborgs stad fått nej från en brittisk kemikaliejätte som hade planer på att slå sig ner på Hisingen. Även Nynäs planer att starta i Göteborg gick om intet. Därför satte man in alla insatser att få OK. Även hamnlotsarna i Göteborg protesterade två år innan provseglingarna i Brofjorden inletts. Lotsarna förklarade att de inte hade någon ekonomisk vinning av aktionen, men att de ansåg Göteborg som en säkrare hamn. Lysekils och Uddevallalotsarna blev inte svaret skyldig. Lotsarnas talesman i Lysekil var Sylve Bräck som förklarade att Göteborgslotsarna är duktiga inom

sin räjong, medan vi uppe i Lysekil kan dessa farvatten. Vad skulle Göteborgslotsarna säga om lotsarna i Luleå lade sig i lotsningen i Göteborg, undrade Roland Andersson, Uddevallalots.

Vatten- och hamnfrågorna orsakade stor debatt och speciellt arga var ortens folk och kommunen när en professor i Göteborg kritiserade sjöfartsverkets utredning om inseglingen. Hydrologiprofessorn sade att "lotsarna i Lysekil måste vara stålmän som vågar kunna lotsa båtar i fjorden". Professorn varnade för effekter av baksug och jetströmmar. Lotsarna uppe i Bohuslän var dock inte imponerade av professors profetior.

Folkpartiet i Lysekil skrev till Göteborgs stadsfullmäktigeordförande, en partibroder, och klagade över Göteborgs stads agerande att endast hitta fel på allt som rörde OK i Brofjorden.





**Enorma mängder av sprängstensmassor från bergrumsbyggen lades upp ett stycke ovanför fiskebäcksvik.**

## **Farhågor från professor**

Göteborgs hamnstyrelse svarade att man uppdrog åt professor Curt Falkemo att göra en förutsättningslös bedömning av Sjöfartsverkets utredning.

Göteborgs stad förnekade att man nedvärderat Brofjorden. Göteborg ville endast slå vakt om den egna inseglingen. Lysekils stad hade dock säkra uppgifter att hamnchefen Axelsson i Göteborg varit i kontakt med Lloyd och Norske Veritas med krav att bolagen ej skulle försäkra tankbåtar som trafikerade Brofjorden. Kraven ledde aldrig till några funderingar från försäkringsbolagens sida.

Politikerna i Tvåstad reste till statsrådet Svante Lundqvist för att diskutera etableringen och politikerna var kritiska mot Göteborgsregionens enorma habegär. Folk i Bohuslän är till 99 procent positiva till OK. De röster som höjs emot är inte representativa för den allmänna inställningen sade riksdagsman Hilding Johansson och kommunalrådet Stig Frennberg från Trollhättan.

Det fanns också motsättningar bland Göteborgsregionens politiker.

När de skulle besluta om plan för hur stort oljetonnage som västkusten kunde klara av uttalande de farhågor för Brofjorden. Tre ledamöter från Kungälv, Lerum och Mölndal ville att kritiken mot Brofjorden skulle tas bort, men de röstades ner av majoriten.

Ett omdiskuterat inslag i etableringen av OK blev den omröstning som TV 2 gjorde.

Tittarna gavs möjlighet att säga sin mening i TV:s omröstning.

Samtidigt gick Rädda Brofjorden till ny attack genom en egen röstningskampanj.

## **Raffinaderi ett måste**

Kritiken mot ett nytt raffinaderi i Sverige besvarade OK-chefen Sten Kjellberg med orden: "Vill vi inte ha lägenheter med 13 graders värme och slippa förbud mot biltrafiken på söndagar så måste vi ha ett raffinaderi." Landshövding Per Nyström, varm OK-förespråkare var den myndighetsperson som ofta kom i konflikt med sina meningsmotståndare. Mest väsen blev det när Nyström förklarade att professor Falkemos negativa utredning om Brofjorden var beställd av Göteborgs hamn som inte ville ha konkurrens från Lysekil. Våren 1970 beslutade både Naturvårdsverket och Statens Planverk att avstyrka raffinaderiplanerna men hos OK, regionpolitikerna och

allmänheten fanns en stark tilltro att regeringen till slut skulle säga ja. Planerna förankrades hos regeringen medan de mötte motstånd från oppositionen och vänsterpartiet.

Lysekilsbornas hopp ökade när de viktiga remissinstanserna Arbetsmarknadsstyrelsen, Generaltullstyrelsen, Sjöfartsverket, Kustbevakningen, Vattendomstolen, och Folkhälsan tillstyrkte. Civilminister Svante Lundqvist var försiktig med uttalanden men förklarade att vad orsborna tycker väger tungt när det är dags för beslut. En TV-omröstning för eller mot Brofjorden avfärdade Lundqvist med order "vi kan inte ta hänsyn till vad TV tycker".

Många statliga och regionala myndigheter var inkopplade att handlägga en av Nordens stora industrietableringar. På samma gång som OK projekterade fick myndigheterna ta emot otaliga uppvaktningar.

En uppmärksammasad sådan skedde 11 november 1969 när en man stark socialdemokratisk och facklig delegation från Bohuslän träffade statsminister Olof Palme. Efter besöket kom Palme att besöka Brofjorden.

Bohuslänningarna förklarade att det inte finns något motsatsförhållande mellan industri och turism. Riksdagsmännen Einar Dahl och Gunnar Gustafsson förklarade att Bohuslän inte kan leva på enbart turism. Vid mötet förde man fram tanken att skapa en slagkraftig region där delarna skulle bli Trollhättan, Uddevalla, Vänersborg och Lysekil.

OK-ledningen var själv synnerligen aktiv och en som stod i skottgluggen för kritik och uttalanden var Sten Kjellberg. Den långa väntan på ett beslut från regeringen irriterade OK vars avvaktan på byggtillstånd gav en merkostnad på 30 miljoner kronor.

Kjellberg slog fast vid ett otal tillfällen att OK endast vill satsa på Lysekil och dåvarande industriministern Krister Wickman sade att byggs ej OK i Lysekil blir det inget svenskägt raffinaderi eller så hamnar det i utlandet.



## Börjar anställa folk

Innan beslutet fattades av regeringen höll Scanraff-ledningen på att sammanställa en annons om personal som skulle gå i en rad svenska media.

22 december 1970 hade Scanraff helsidesannonser med rubriken "Scanraff söker".

Inledningsvis talas om sju miljoner olja per år och 300-

350 anställda.

Scanraff sökte medarbetare som skulle ingå i projektorganisationen och därefter bemanna nyckelbefattningar i raffinaderiorganisationen.

Första tiden skulle placeringen temporärt vara en tid i Stockholm och sedan andra halvåret 1971 flytta till Lysekil. Annonsen lockade stort intresse både av anställda som redan jobbade i oljesektorn, men också av folk från närliggande branscher.

Befattningarna som annonserades ut var personalintendent, konstruktionschef, laboratoriechef, biträdande underhållschef, produktionsplaneringsingenjör och processingenjörer.

Efter flera år av utredningar kunde regeringen 25 november 1970 säga ja till Brofjordenlokaliseringen. Elva månader senare skulle det enorma bygget börja. Redan den tredje juli 1968 togs den första större beslutskontakten mellan parterna. Pressen hade fått kännedom att både landshövding Nyström, OK-ledningen och Lysekils stadsledning skulle stråla samma i Lysekil. OK-chefen Kjellberg ville på inga villkor att nyheten skulle bli offentlig så snabbt och skämtade om att förse landshövding Nyström med lösskägg så han inte skulle kännas igen. Stadshuset och Hotel Lysekil, tänkbara mötesplatser, hårdbevakades då det antogs att där skulle herrarna sammanstråla. Nu lurades media grundligt. Istället kom sällskapet att förhandla hemma i Ragnar Bergmans villa på Vikenvägen i Lysekil. Bergman arbetade som kanslichef i Lysekil och var en av de tjänstemän som var med sedan början.

### Ortsbefolkning som tittar på en av de många provinseglingarna



### Snabbinkallad presskonferens

Dagen efter regeringens beslut i november 1970 kallades media till en improviserad presskonferens i Lysekil. Scanraff representerades av Dag Vendil, Nils Elam, Ray Carlsson, Ingemar Nordgren och Gustaf Dahlwall. Där slogs fast att bygget kommer att kosta 800 miljoner

kronor. Frågor ställdes om finansieringen och svaret blev "OK är inte utan egna resurser", men man räknar inte med att det blir några problem att låna resten. 1.500 skall jobba under byggtiden och 350 får fast jobb när raffinaderiet 1974 är klart. 15 miljoner kronor har OK:s undersökningar kostat. Kommunchefen Einar Franzén sade "kan Lysekil klara 30 000 sommargäster kan vi också klara att härbärgera de som skall bygga raffinaderiet".

### Hälsovårdschef Roland Fornum

Vintern 1968 började Roland Fornum som hälsovårdschef i Lysekil. Han var den ende tjänstemannen på sin avdelning och fick snabbt vara med om den stora handläggningen av Scanraffs miljö.

Även om Lysekil är en liten kommun så gällde samma bestämmelser där som på större platser. Den lokala nämnden hade långa sammanträden för att lägga upp behandlingen av de ärenden som kunde förväntas komma. Ett krav från nämnden var att man snabbt satte igång en undersökning av vattnet i Brofjorden för att på det sättet få underlag till ett referensmaterial.

Fornum kommer väl ihåg att OK valde linjen att kosta vad det kosta ville för att skapa en bra miljö.

Bland annat satsade Scanraff redan från början på en duglig kraft som höll i miljöfrågorna. Det innebar att hälsovårdsnämnden från början fick en bra miljökommunikation med företaget.

Hälsovårdsnämnden slog också fast att den svenska lagstiftningen hade ett urholkat skydd för den enskilde. I detta fall de som tvingas flytta för att ge plats för industri.



Lysekils kommun beslutade därför att gå längre än vad lagen stadgade. I detta fall beslutade Lysekil om rätt till inlösen även om husägarna inte hade olägenheter av industrin. De som ville fick också bo kvar i områden som inte behövdes för direkt produktion eller skyddsmark.

Nämnden måste naturligtvis anlita konsulter men alla yttranden om miljön skrev Fornum för politikerna.

Han berättar: "Ett av de större yttrandena avsåg etableringen där nämnden hade en rad krav, men också i hovsamma ordalag antydde att Scanraff skulle vara bra för Lysekil. Några dagar senare kom Nils Wallström från Rädda Brofjorden och ville tala vid mig. Han satte sig mitt emot mig vid skrivbordet och förklarade att det är nämndens plikt att ställa höga krav, men att nämnden inte alls skall stryka företaget eller Lysekil medhårs. Nämnas kan att Wallström uttalade sin sista mening med stor kraft."



## Namnet Scanraff blir verklighet

F.d. VD Stig Jansson berättade:

När raffinaderiet blev ett separat företag från OK försökte vi få namnet Skandinaviska Raffinaderi Aktiebolaget registrerat men det gick inte för ett så litet företag. Vi fick inte heta något på Skandinaviska. Vår telexadress var Scanraff (med ett f) Dag Vendil som då var VD kom på namnet Scanraff. Om jag minns

rätt registrerades namnet Skandinaviska Raffinaderi Aktiebolaget Scanraff. Men då fick vi protester från Scan, de som gör korb. OK:s jurist Palle Andersson förklarade för Scan att namnet Scanraff var mer bekant än Scans korb. Då blev de tysta och vi hörde aldrig någonting mer.

## Komplicerat avtal med Texaco

På våren 1971 stod det klart att raffinaderibygget gått upp med något hundratal miljoner. Det är nu som OK börjar snekla på ett samarbete med Texaco. Beräkningar visade att processdelen skulle komma att kosta 460 miljoner istället för planerade 240. Nordgren tror att man på OK var lite väl optimistiska när det gäller kostnaden. Budgeten var 1971 800 miljoner men Nordgren tyckte inte att slutsumman 1,5 miljarder är orimligt. Stig Jansson berättade att projektet nu handlade om så stora pengar att OK inte kunde klara detta själva. Lewin berättade när han och OK:s jurist Palle Andersson reste till New York 1971 och skissade det enorma avtalet med Texaco. Hösten 1972 reste man till Paris och arrangerade för de första obligationslånen. Texaco garanterade att hela projektet till 100 procent skulle genomföras. Om OK fallerade skulle Texaco hjälpa till. Om Texaco skulle fallera skulle OK

klarar det. Resonemanget gav OK prestige och en jätteseger där man kom på samma nivå som Texaco när det gäller finansieringen. Utomlands var nämligen OK okända.

1972 skedde överenskommelsen med Texaco och detta gjorde OK-chefen Kjellberg lättad. Många som jobbat i projektet var dock besvikna. Någon annan utväg fanns inte då andra alternativ bedömdes som orealistiska.

Sommaren 1972 var många banker intresserade av att låna ut pengar. Tidigare hade OK inte haft så brett bankengagemang. När SE-banken lånade ut över 50 procent backade Handelsbanken ur, vilket var ett bakslag för OK. Marcus Wallenberg kom till Lysekil och fick se raffinaderimodellen i Thure Anderssons lada i Humlekärr. Wallenberg hade dock brått och sade nej till lunch och åt istället några smörgåsar. Wallenberg satte dock en av sina främsta finanschefer på raffinaderifinansieringen. Ett exempel var att OK tog in anbud på rör i Sverige. CTIP lade sedan på 30 procent på grund av de svenska entreprenörernas oerfarenhet. Saipem fick uppdraget trots att BPA hade lagt ett anbud. Att Saipem fick rörjobbet betydde att de ville importera italienska och utländska svetsare. Ordförande i BPA tillika Byggnadsarbetareförbundet var Knut Johansson som kategoriskt sade nej till Saipems krav. Till sist blev det en del jobb för en svensk rörfirma, men Saipem förklarade att de redan gjort upp ett ackord med svetsare och rörläggare.



## Komplicerat hamnbygge

Att bygga en hamn för supertankers och en produkthamn med fyra kajer för fartyg upp till 100 000 ton är ett komplicerat arbete. RaffBygg som konsortiet hette skulle vid Stretudden bygga en hamn som klarar en båt på 500 000 ton. Det betydde minst 27 meters djup. Närmast land pålade man ner

till berget.

I den blivande produkthamnen pålade man kors och tvärs i leran, allt efter noggranna beräkningar berättade Sten Delle, chef för hamnbyggena. Den starka vidhäftningen mellan lera och pålar skapar stabilitet. Innan hamnbygget började för produkt delen i Sjöbol revs en gammal konservfabrik. I många år konserverade fabriken musslor vars skal kastades i vattnet. Innan hamnbygget kunde börja påla fick man med skopa gräva bort många kubikmeter med tomma musselskal. I Sjöbol fanns också utlastning av huggen sten och botten innehöll förutom skrotsten också storgatsten som ramlat i sjön vid lastningen. Vid raffet byggdes också två skorstenar på 140 meters höjd vilket innebär att de blir två av de högsta i Sverige. Före Scanraff fanns den högsta på 120 meter i Helsingborg. Med glidformsgjutning uppfördes skorstenens yttre hölje på 35 dygn. 6 000 stycken 50 kg säckar med cement går det åt. Därefter tar det ett år att göra skorstenarna färdiga att klara rökgastemperaturer upp till 500 grader. När en tidning frågade verkställare Alfred Johansson hur det är att bygga så högt svarade han lakonisk "Det är kallt däruppe". Skorstenarna isolerades för att få ner yttemperaturen i betonghöljet till 90

grader. Att mura skorstenen med eldfast tegel som tål svavelsyra var manuellt hantverk. Skorstenen har en diameter på tio meter i botten och på höjden sju meter. Juni 1972 jobbade 450 personer för RaffBygg. Av dem var 275 kollektivanställda, 70 arbetsledare, 50 var Scanraff:s eget folk och en liten förtrupp fanns från italienska CTIP som planerade processbygget.

## Vackraste raffinaderiet någonsin

Industrianläggningar måste synas och det hade varit fel att söka dölja en anläggning som i så hög grad påverkar regionen och dess befolkning. Däremot var det viktigt att söka en ekologisk balans mellan industri och natur. Orden kommer från arkitekt Joen Sachs som var en av de landskapsarkitekter som arbetade med OK-projektet. Många talar om att raffinaderiet vid Brofjorden är världens vackraste raffinaderi. Många av de som för första gånger kommer på besök till Scanraff:s industriområde förundras över hur väl raffinaderiet placeras i naturen. Undantaget de dominerande skorstenarna. Relationerna mellan landskap och industri blommande ut ordentligt när OK-chefen Kjellberg förklarade att anläggningen skulle lokaliseras och utformas på ett sätt att den kunde upplevas som ett positivt tillskott till samhälle och natur.

Tidigt kopplade OK in landskapsarkitekt Joen Sachs. I en artikel i tidskriften PLAN 1976 redovisar Sachs sina synpunkter på arbetet. Alla delar av beslutet att lokalisera till Brofjorden byggde på ett omfattande och allsidigt underlag.

"Den bästa led jag någonsin trafikerat med en stor tanker. Jag har varit i alla stora oljehamnar i världen."

Konstaterandet gjorde John Bushell, befälhavare på Texaco Frankfurt på 230 000 ton när han provkört Brofjordenleden i september 1970.



© Fotoarkiv Terje W Fredh

Just leden från havet till Stretuddens råoljekaj var ett av de vägande argumenten för etableringen. Sjöfartsverket var ansvarig för leden och började tidigare med sjömätning och beräkningar om fartygsstorlekar. I Lysekil började bygget av fyrarna Dynabrott och Brandskär flak som båda hade en lysvidd på 30 km. I lotsutkiken i Fiskebäcksvik byggde man också in fyrljus som blev ensljuslinje vid inseglingen.

### **Till vänster: Kaptenen på m/f Okland får pris av Stig Jansson OK**

Nya lotsbåtar beställdes och lotsutkiken bemannades dygnet runt. Fyra inseglingar skulle ske och tre skulle bekostas av OK. Proven hade beordrats av Industridepartementet. Sjöfartsverkets charter av en finsk tanker gav tillsammans kostnader på 200 000 kronor.

Första provseglingen, vattenlastad, skedde den 6 juni 1970 med OK:s egen 44 000 tonnare Oklahoma. Den var 202 meter lång, 20 meter bred och 12,5 meter djupgående. Klockan 10.24 passerade Oklahoma passagen mellan de yttre fyrarna. En passage som är 270 meter bred men som fick hemska perspektiv när fotografierna med modern teknik fick det som att se ut som tankbåten gick på skären. Verkligheten var ju en helt annan. Tidigare hade bara en tom båt på 12 000 ton, varit inne i fjorden. Söder om Bohus-Malmön vändes Oklahoma och gjorde ytterligare tre passeringar mellan fyrarna. Ombord fanns sjöfartsrådet Simonsson, lotsdirektör Lagerwall, lotsplatschef Kyhlberg, Lysekilslotsarna Börje Larsson, Per Larsson, Alf Aronsson, Gunnar Jansson, Sylve Bräck, Stig Pettersson och en från Göteborg. Ingen från OK fick delta. En lotsbåt, en kustbevakare och bogserbåten Ted låg i närheten vid provet. Vidare en sjömätare som försåg Oklahoma med strömobservationer.

"Vi provade även att gå lite norr om enslinjen", berättade kapten Granqvist på Oklahoma efter provturen.

På det grundaste avsnittet hade Oklahoma 23 meter fritt vatten under kölen. Det skulle betyda att en fullastad tanker hade 20 meter fritt vatten på full last. Om samma tanker skulle gå leden till Göteborg skulle den bara ha några fot mellan köl och botten.

Ingen fick uttala sig om proven men en av lotsarna förklarade att tidigare har vi tagit in 18 000 tons tankbåtar, utan bogpropeller, till Munkedals hamn och gjort den tvära giren vid Smörkullen.

Brofjordeninseglingen var enkel jämfört med att gå till Munkedal.

Vackert väder rådde och de av Göteborgsprofessorn omtalade jetströmmarna kände ingen av.

I augusti gjordes det andra provet. Denna gång med OK: s 60 000 tonnare Okland. Även detta prov gick perfekt.

## Nu kom större båtar

Nu skulle tankerstorlekarna trappas upp. 14 augusti kom finska Tiiskeri på 114 000 ton som var 274 meter lång, 39 meter bred och djupgående 15,4 meter. Farten mellan fyrarna var fem knop och tankern vände utan bogersbåtshjälp vid Lindholmen.

Tiiskeri hade bogpropeller och vände på en "femöring".

Vid andra passagen togs en annan kurs för att se om det fanns någon baksugeffekt.

Vid tredje passagen körde Tiiskeri med 15 knop mellan fyrarna där djupet var 101 meter.

Med på den här inseglingen var 20 man från skeppsprovsningsanstalten, sjökaptan Allan Olofsson från Salénrederierna som hade fört en 250 000 tonnare samt kapten Dahlwall från OK-rederiet som varit med och planlagt hamnarna i Brofjorden. Alla Lysekilslotsarna var med och några hydrografer.





100-talet småbåtar mötte Tiiskeri och många hälsade tankern och OK välkomna med banderoller. Riksdagsman Per Ahlmark hade uttalat intresse att följa med, men fick nej då endast behöriga fick vara med.

Rikspressen var dock tveksam till proven som i rubrikerna kallades prov utan värde.

## Den stora inseglingen

Finalen för inseglingen kom 15 augusti när supertankern Texaco Frankfurt på 230 000 som med last av saltvatten skulle provsegla Brofjorden.

Alla de stora tankfartygens befälhavare var även utbildade i simulator och nu blev det också Lysekilslotsarnas tur.

Lotsdirektör Harry Sellman drog nytta av de erfarenheter som lotsarna gjort när raffinaderiet i Slagentangen i Norge anlades. Lysekilslotsarna var på studieresor till de stora oljehamnarna. Statens Skeppsprovninganstalt i Göteborg skapade ett speciellt simulatorprogram för Brofjordenleden där man tog fram de extrema förhållanden som kan uppstå när en stor tanker kör.

Nu var uppbådet av intresserade och media enormt. Hela Bohuslän var på benen och intresset var lika stort som den gång när Uddevallabygget Nanny på 400 000 ton skulle passera Tjörnbron.

Klockan fem på morgonen började de första nöjesbåtarna gå mot Brofjorden och tidigare hade fyra av Röda Bolagets bogserbåtar lämnat Lysekil. Under natten hade tankern ankrat upp vid Kåvra.

Bohusläningen skrev: "I den lätta sjöhävningen syntes en vit åttavåningsbyggnad vid horisonten. Det blåste åtta sekundmeter och tankern var lastad till märket. Alla sekundanterna fanns på plats. Vid Brandskär låg för lävind bogserarna Dan, Gösta, Karl och Harald, polisbåten, lotsbåten, flera tullkryssare och armada av småbåtar. Två jullar från Kornö passerar och vi frågar hur de uppfattar insegling. "Hon får svårt att sätta hummertinor", svarade Victor Börjesson, Kornö klurigt.

## Lovord från befälhavarna

På plats fanns media och sjöfartssakkunniga från hela Norden och Nordeuropa. På Texaco Frankfurts brygga stod sjökaptén John Bushnell, flaggskeppare som med Texaco och Caltexbåtar besökt alla större oljehamnar i världen.

Tankern började med att gå en tvärskurs fram till passagen vid Dynabrott och allt gick perfekt. Inga baksugs- eller jetströmseffekter som professorn varnat för. I ett andra prov fick tankern vända i sin egen längd. Det gick lätt med Oklahoma, Okland och Tiiskeri och nästan lika lätt för den här stora tankern.

Efter proven förklarade kaptén Bushnell att Brofjordenleden var den i särklass bästa han navigerat i under sina 40 år till sjöss på tankbåtar.

Bushnell berömde lotsar och bogserbåtarnas sätt att snabbt kunna vända tankern som drog baklänges mot Stretudden.

I november blev Sjöfartsverkets utredning om provseglingarna klar.

När proven offentliggjordes framkom att inseglingarna till Göteborg inte har publicerats av Göteborgs stad. Detta beklagade sjöfartsrådet Peter Simonsson som istället talat med befälhavarna på tankers till Göteborg.

Simonsson konstaterade att Brofjorden håller hög internationell klass och det betyder att den jämförs ned Marseille, Milford Haven, Rotterdam och Le Havre.

Här är några axplock vad nautiker tyckte

KIM Andersson, sjökapten från Salén: Brofjorden är lämpligt för betydligt större fartyg än 200 000 tonnare.

Lysekilslotsarna: Väsentligt att enslinjer bibehålles och leden får goda fyrar och bojar.

Hans Lagerwall, lotsdirektör: De risker som man gjort gällande från vissa håll finns inte.

Roland Andersson, lotsplatschef, Uddevalla: Man kan utan risk ta in större fartyg än Texaco Frankfurt.

Sjökapten Jas Holmes, Texaco, London: Torshamnen i Göteborg har för många krökar.

Brofjorden är djup och har gott om vatten.

Carl-Eric Granqvist, sjökapten OK: Lättaste leden jag någonsin gått in i.

Många som besöker Brofjorden undrar säkert hur stora båtar som legat vid råoljekajen. Den största utländska tankern var norska Hilda Knutsen som var på 423 000 ton. Lotsades in av Alf Aronsson och Kjell Hertz. Samma år 1980 kom en USA tanker på 410 000 ton. De största svenska båtarna var Saléns Sea Stratus och Sea Saint på 355 000 ton som lossade 1981.

Göteborg hade samma år en båt på 366 000 ton, men den fick läktra över 100 000 ton i mindre tankers innan den kunde gå till kaj.

Största djupgående till Brofjorden hade spanska 323 000 tonnaren Artiaga med 82 fot (25 meter), och största fartyget var tankern var Burmah Enterprize, på 470 000 dwt och lotsades in av Gunnar Jansson och Sylve Bräck .

## Centrum för de stora båtarna

Tillkomsten av raffinaderiet vid Brofjorden skapade också Sveriges största hamn för VLCC-tankers, mycket stora råoljebåtar. När raffinaderiet var klart hade man på olika håll byggt jättetankers på 400- till 500 000 ton, bland annat Nanny från Uddevallavarvet. Tidigt uttalade OK:s rederichef Lennart Anderson att Brofjorden skulle komma



Fotoarkiv Terje W Fredh

att ta emot även halvmiljontonnare. Lönsamheten för de riktigt stora råoljebåtarna försvann dock. De gjorde ströresor, lades upp eller blev flytande oljelager. De vanliga storlekarna på råoljebåtar från Persiska gulfen blev 250 000 till 350 000 ton. Det var också dessa båtar som mellan 1975 till 1982 satte sin prägel på trafiken till Brofjorden. Ett dramatiskt skede var Gulfkrisen när tankbåtarna besköts både från land, luft och sjön. En av dessa sargade tankers var danska Estelle Maersk vars kulhål i skrovet svetsades ihop i Kuwait innan den skulle gå mot Brofjorden. Under åren 1975 till 1980 opererade en rad kvalitetsmässigt mindre bra tankbåtar på marknaden. Scanraff började dock tidigt ställa kvalitetskrav på de båtar som skulle komma för att lossa eller lasta. Därmed eliminerade man risker för utsläpp och haverier.

Brofjordenraffinaderiet gav vissa år stora vinster till de redare som hade rätt typ av fartyg i rätt tid. Bästa affären gjorde Jahres rederi i Norge som med sin tanker Jastella på 230 000 ton fick dubbelt så bra fraktpris som andra redare. Anledningen var ett misstag i kontraktsskrivningen, vilket kostade OK mer pengar än nödvändigt under de tre år kontraktet med Jahre varade.

## Råoljebåtarna blev mindre

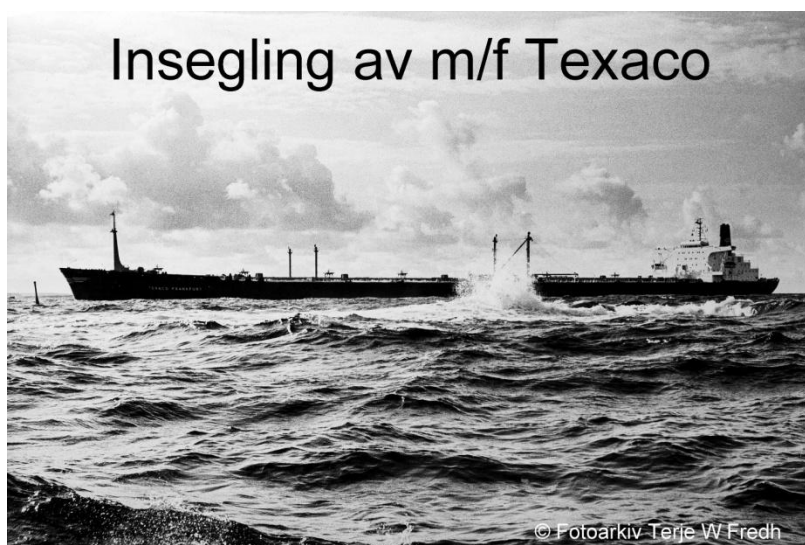
1982 blev det färre very large crude carrier och anledningen var att oljefälten i Nordsjön togs i anspråk fullt ut. De bojlastande fartygen kom att ligga i storleksklassen 90 till 150 000 ton. Viktigt är också att framhålla att OK satsade på en supertanker. Den hette Okeanos, lastades 233 000 ton byggd i Japan 1976. Tillsammans med inhyrda norska Jastella var det dessa båtar som i starten tog hem en del av råoljan från Gulfen.

Två år innan Scanraff startades upp hade OK tagit leverans av produktbåtarna Oktavius och Okturus på 30 000 ton.

Två andra OK-tankers som trafikerade fjorden efter 1981 var m/t Oktania och Oktella på 35 000 ton som byggdes av Uddevallavarvet.

## Som ljuset i en prisma

Även färgsättningen av Scanraff har baserats på tankegångar om förhållandet mellan landskap och industri. Oljelagring förknippades tidigare med stora silverfärgade cisterner. Scanraffs tankar skulle få olika färger som bättre svarade mot



landskapets rytm. Mättade färger baserade på naturpigment som balanserar landskapets egen färgskala.

Precis som naturprodukten råolja spaltas i olika beståndsdelar under processen så delas raffinaderiets färger upp som ljuset i ett prisma.

Från jordfärger på intagssidan till spektralfärgerna grönt, rött, orange och gult på produkttankarna.

Landskapsarkitekt Joen Sachs skriver att färgsättningen är avsedd att fungera som en stimulerande kontrast till det myckna grå som dominerar den tekniska zonen, till exempel asfaltytor, grusplaner, betongfundament, isolering av tankar, rör och processenheter.

I själva processområdet har kraftiga och mera maskinmässiga färger använts. Färger som grönt, blått, violett och rött har syftet att dela upp den stora och svåröverblickbara anläggningen.

Inplantering av växter var enorm och vad sägs om 150 000 plantor, därav 30 000 av den tåliga häggmispeln.

Av de drygt 80 miljoner kronor som miljöanpassningen kostat, ankom sex miljoner på planterings- och extra målningsarbeten, Miljöanpassningen av Scanraff blev mycket uppmärksammas och många artiklar skrevs. Stora utredningar gjordes av Statens Planverk och industridepartementet.

*”Att det varit en debatt kring projektet har kostat oss mycket pengar, men debatten har också varit värdefull för samhället”,* förklarade Sten Kjellberg.

## **Förhandlingar i tingsrätten**

På samma gång som raffet projekterades var en del komplicerade markförhandlingar inne i ett avgörande skede.

Praxis vid alla förhandlingar är att den som säljer anser sig få för lite betalt. En del markaffärer hamnade hos tingsrätten i Göteborg för avgörande då parterna inte kom överens.

Parter var Lysekils kommun genom juridiskt ombud och motpart var ett antal markägare som gått samman och förde talan mot kommunen.

Tingsrättens ledamöter besökte Lyse och tittade på mark som redan hade tagits i anspråk med förtida tillträde.

Marken som parterna stred om låg i Aspedalen, Djupedal och Humlekärr.

I Aspedalen ville ägarna ha 2:75 per kvadratmeter, sammanlagt 370 252 kronor. Lysekil bjöd 170 000 kronor.

I Humlekärr ville markägaren ha 81 200 kronor, medan kommunens bud var 60 000 kronor.

I Djupedal ville man ha tre kronor per kvadratmeter samt ersättning för buller och personlig förlust av huset. Dessutom ville ägaren att kommunen löste in mer mark än vad som behövdes.

Totalt ville Lysebon ha 221 000 kronor. Lysekil bjöd 17 000 kronor och hade inget intresse att lösa in extra mark för 151 000 kronor.

På en annan fastighet i Djupedal yrkade markägaren 314 000 kronor där några av posterna var buller 86 000 kronor och driftsförlust 30 000 kronor.

Kommunens bud var 21 782 kronor.

Tre markägare i Sjöbol ägde 133 kvadratmeter väg och 300 kvadratmeter mosse och yrkade 15 kronor per kvadratmeter. Rätten medgav 1:75.

Det enda parterna var överens om var att delägare i samfälld mark ersätts med 1:50 per kvadratmeter.



Den enda markägare som i rätten godkände budet från Lysekil var Götene Träindustri.



Lysekils advokat förklarade att Lysekil följde det råmarkspris som är praxis i kommunen. Advokaten hänvisade också till domar i expropriationsärenden som varit av liknande karaktär som i Lyse. Domstolen gick i stort sett på de bud som Lysekils kommun gett.

## Utredning om landskapet

En utredning gjordes om Lyselandskapets förutsättningar att ta emot en storindustri. En layoutgrupp med arkitekter arbetade sedan tillsammans med processtekniker, raffinaderibygare och säkerhetsingenjörer för att komma fram till bra lösningar.

Sachs konstaterade att den petrokemiska industrin saknade en tradition om arkitektonisk bearbetning och landskapshänsyn. Detta faktum och projektets kolossala storlek medförde problem.

När det gäller projektets storlek arbetade 50 projektorer i två år med förplanering. Därefter 200 till 500 detaljprojektorer. En bygglidning på 50 personer övervakade ett svenskt byggkonsortium och en amerikansk-italiensk processoperatör. Till detta kom ett otal underentreprenörer från hela världen. Anläggningen byggdes av 1 500 montage- och anläggningsarbetare.

Sach betecknade rutinerna hos byggnadsnämnden och länsstyrelsen som goda och allmänheten och pressen hade en intensiv bevakning av allt som gjordes.

## Naturliga förutsättningar

Huvudprincipen i landskapsarkitekternas arbete har varit att skapa ekologisk balans mellan landskap och industri. Dess anläggningar skulle placeras på bergplatåer medan större dalstråk skulle bli buffertzoner för grönområden. Ur ekologisk synpunkt var det viktigt att värdefulla områden med hög biopotential sparas.

Arkitekterna ville skapa en skarp gräns mellan samlade industrizoner och däremellan friska naturzoner.

Uppgiften att placera in anläggningen i Lysenaturen var inte enkel. Massor av oljetankar skulle byggas. En tank är lika hög som ett sjuvåningshus. Industrianläggningar måste synas, menade Sach som ansåg det felaktigt att dölja en anläggning som i så hög grad påverkade regionen och dess befolkning.

## Den massiva bastionen

Vägens raka sträckning från Lyse station markerar en tydlig gräns mellan industriområdet och naturen.



Den som kör mot raffinaderiets huvudentré passerar upplagsplatserna för 600 000 kubikmeter bergrumsmassor. För 50 år sedan skulle stenen lagts i en hög. Här har man istället gjort en stentipp i form av en bastion som för besökaren vidare genom passet och ser västerhavet, på ankarplatserna ser man fartyg innan besökaren kör förbi råoljehamnen. Ingenting har besökaren hittills sett av det raffinaderi som helt plötsligt, bakom en skarp kurva, dyker upp intill administrationsbyggnaden. Den som färdas per fots ser landskapets skrevor med ljung och färgskimrande hållar komma till sin rätt och kanske ge glädje.

"Den här gången skulle vi inte upprepa misstagen från 50-talet när Lysekil hade chans att få skeppsredare Thordéns supertankervarv till Fiskebäck." Det berättade Ragnar Bergman, före detta kanslichef i Lysekil. Varvet kom att hamna i Uddevalla därför att några få kommunalmän inte förankrade projektet hos alla politiker. När nu Lysekil var ett hett namn för OK beslöt kommunledningen att agera på ett annat sätt. Många nyckelpersoner skulle informeras så tidigt som möjligt. I initialskedet hade Göteborgs stad en informationsdag på Chalmers i Göteborg. Staden skulle berätta hur de var rustade att ta emot en stor industri och hur hamnen skulle klara supertankers.

Bergman berättade: "Jag fick order av Einar Franzén, ordförande i drätselkammaren, att åka till Chalmers och lyssna, eller vi kan kalla det spionera, för Lysekils räkning. I Göteborg anslöt Stig Jansson från OK. Vi satt längst upp på åhörarläktaren, ingen kände igenom oss. Med oss hem hade vi viktig information som jag avrapporterades till drätselkammaren. Och förmodligen Jansson till Kjellberg. Bergman var stadens förlängda tjänstemannaarm mot OK och myndigheter. Einar Franzén var lokförare och därmed fritidspolitiker.

Många gånger fick Bergman springa till Lysekils järnvägsstation och följa med Franzéns resa mot Munkedal. Bergman fick under resan fortsatta direktiv och kunde ta nästa tåg hem. När planerna om ett raffinaderi blev kända var Bergman runt hos samtliga partigrupper och berättade om planerna. Det glömde man bort när Thordén ville ha mark till varv i Fiskebäck. "Dagen för beslutet var en upplevelse. Vi var i min villa", berättade Bergman. Alla berörda satt på plats utom landshövding Nyström vars fru blivit sjuk. När OK-beslutet kom fick Bergman uppdraget att börja köpa upp mark.

Henry Didriksson, droskägare och folkpartipolitiker träffade vi hösten 1999. Henry hörde till den lilla krets fritidspolitiker tillsammans med lokförare Franzén och konservfabrikör Luckey som var med på det nu klassiska första sammanträdet. Henry berättade:

"Planverket hade bland annat pekat ut Lysekil som plats för raffinaderiet. Första träffen förlades till Ragnar Bergmans gillestuga. Landshövding Nyström var också med. Från OK kom Sten Kjellberg och Ray Carlson. Från kommunen förde vi fram kravet att Lysekil skulle äga hamnen och därmed kunna ta in hamnavgifter men detta stötte på patrull. Kjellberg vägrade sitta ner och resonera vidare om Lysekil drev kravet att äga.

## **20 oktober 1971 gick startskottet**

En stor dag i Bohusläns historia förklarade Sten Kjellberg när han tillsammans med före detta kommunalrådet Franzén avlossat första sprängsalvan. Natten till den dag första skottet skulle ske hade byggarna anlagt en väg fram till detonationsplatsen. Första salvan kom att gå lite för tidigt. Kjellberg och Franzén skulle 30 sekunder efter en order trycka på knappen som utlöste detonationen. Båda var sugna på att trycka och efter 15 sekunder small det. Få fotograferna hann med att få den historiska bilden. Det rörde sig om en 20 håls salva som gav lite rök och några stenflisor.

140 kg Dynamex användes vid premiärsalvan som ryckte loss 300 kubikmeter berg. Premiärsalvan var första steget att bygga en tunnel som skall transportera råolja från Stretuddenkajen till bergrum som skall kunna lagra 800 000 kubikmeter olja. På sikt skall två miljon kubikmeter berg flyttas. En del av

stenen går till vägbyggen inom industriområdet, en del säljs på export och resten deponeras inom området.

## Byggkonsortium

Ett byggkonsortium skrev kontrakt om grundarbetena. Företagen var Skånska Cement, BPA och Sentab.

Kontraktsumman var 130 miljoner kronor, berättade Ingemar Nordgren vid ett möte i oktober 1971.

Scanraffs första kontor var några baracker där personalen under spartanska förhållanden planerade för vad som komma skulle.

Kontraktet innebar att konsortiet skulle bygga bergrum, kajer och göra all markplanering. Arbetet var det största som Skånska Cement någonsin haft i Sverige. De fyra bergrummen skulle bli 400 meter långa, 30 meter höga och 18 meter breda. Bergrummen skulle ligga 35 meter under Brofjordens medelvattennivå. Bergrumslagret för färdiga produkter hade storleken 270 000 kubikmeter. Dessutom byggdes två bergrum på vardera 10 000 kubikmeter för lagring av gas. Dessa rum låg 100 meter under havsytan

Konsortiet var oroligt över hur de skulle få tag på all arbetskraft för bergrumsbygget. För att lösa bristen startades en bergsarbetsareskola med 20 elever som pluggade i tolv veckor. Många lokala lastbilsåkare hyrdes in för transporter. En chaufför berättar att han aldrig tidigare varit med om att lägga på så tjocka gruslager som här. Bilarna tippade grus som en maskin komprimerade upp till 13 meters tjocklek. Detta för att rörledningarna skulle ligga exceptionellt stabilt.

## Tyckte det gick bra

I början av 1971 var det inte klart vilka företag som skulle få bygga processanläggningen. Något svenskt kunnande fanns inte. Förfrågan hade gått ut till flera utländska företag med USA anknytning. Italienska Saipem var ett av de storföretag som fick uppdraget att

arbeta med bygget av Scanraff. Många förhandlingar med tolk skedde mellan de svenska facken och italienarna och arbetsplatsen drabbades också av några strejker. Men Giovanni Gamondi, Saipems platschef, tyckte samarbetet gick bra och att man i Sverige inte hade mer problem än på andra platser i världen. Gamondi ansåg dock att Sverige är en liten arbetsmarknad för företag som jobbar med petrokemibygggen. En femtedel av den svenska arbetskraften fanns hos Saipem som hade svårt att hitta all den yrkeskompetens som behövdes.





80 miljoner kronor extra kostade det Scanraff att bygga anläggningen efter kraven från koncessionsnämnden för miljöskydd. En viktig del var reningsverket för avloppsvatten som renas i mekaniskt, kemiskt och ett biologiskt steg innan det renade vattnet släpps ut i Brofjorden.

Årliga kontroller med bl.a. dykning visar att botten kring utsläppsplatsen är negativt påverkad, men detta förutsåg både Koncessionsnämnd och Vattendomstol. Just miljökraven var de mest omfattande som något raffinaderi i Europa fått sig förelagda. Internationellt sett fick Scanraff satsa mer på miljön än något annat europeiskt raffinaderi. Som exempel kan nämnas att Scanraff 1975 utvann 150 ton svavel per dygn, medan raffinaderierna i Göteborg endast klarade av 20 ton. Till slut kom allting på plats och ett enormt industriprojekt hade förts i hamn.

## Första råoljebåten

Den första båten med råolja till Scanraff var OK:s egen tanker Okland med Bror Anders Ullman som befälhavare, och Alf Aronsson som lots. Ullman hade varit med om provseglingarna och fick som gåva av Stig Jansson och Jack Tippit en slipad sten från botten av den bohuslänska berggrunden.

Den hoppas jag slippa stöta på med mitt fartyg, var Ullmans kommentar till gåvan.

När Scanraffbygget hunnit halvvägs startade gymnasiet i Lysekil en processteknisk linje, som lades ner efter att ha utbildat några årskullar. Företagets kompetenskrav stämde inte riktigt med utbildningens slutresultat. Scanraffbygget förde också med sig en rad sidoeffekter i form av industrier som byggde egna fabriker i Lyse för att ligga nära den stora

arbetsplatsen. Flera slog sig ner på Lyseslätten mellan SJ och Skals före detta skola.



## Internationell prägel

Den internationella arbetsplatsen gjorde att italienare och amerikanare bodde i Lysekil under flera år. Två skolor för de anställdas barn startades med 24 italienska och nio amerikanska barn. De äldsta amerikanska eleverna försökte starta Lysekils första basketlag.

Utan att ha tränat speciellt flitigt vann laget DM, vilken kanske mera talar om en mager standard på bohuslänsk basket.

Scanraffbygget gjorde att Lysekil under några år hade en betydande internationell koloni där italienarna och amerikanerna dominerade. När raffet var klart för de hem och det tyckte många Lysekilsbor var trist. De satte färg på Lysekil, sade Britt Ingevaldsson, arbetsförmedlingschef.

De sociala problemen var ytterst små, trots att stadens krögare hade exceptionellt goda år medan bygget höll på.

Ett av de största facken under byggtiden var Byggnadsarbetareförbundet, vars ombudsman Helge Sundberg noterade att samarbetet gått bra med arbetsgivarna och länsarbetsnämnden och detta ansåg Sundberg ovanligt vid ett bygge av den här storleken. Vid starten var det sagt att 360 personer skulle ha fast anställning. 1975 jobbade 335 män och 25 kvinnor på Scanraff. 65 procent av personalen var från Bohuslän eller hemvändande bohuslänningar.

När Scanraff började bli klart ville regeringen satsa på ett statligt raffinaderi vid Brofjorden. Mark köptes in och ägdes under många år av Statsraff.

Planeringen avbröts dock då det stod klart att vare sig Sverige eller något annat industriland behöver något nytt raffinaderi. På 2000-talet är det istället överkapacitet i hela världen. Ett annat stort projekt som dock genomfördes när operationen Brofjorden höll på var bygge av bergrum där staten skulle lagra olja av beredskapskäl. Bergrummen finns kvar och ägs av Scanraff. Det enda synliga för allmänheten blev en exceptionellt bred och bra väg till Basteviksholmarna som också fick en småbåtshamn och plats för några vindkraftverk.

## Äntligen dags för invigning

I maj 1975 kunde OK presentera kostnaden för raffet som gick på 1500 miljoner kronor.

Förseningen kostade ägarna OK och Texaco 200 miljoner kronor extra.

20 maj pumpades råolja i land och lite småjobb fanns kvar sista dagarna innan invigningen, som skulle ske torsdag 29 maj 1975. En dryg vecka innan visades speciellt inbjudna raffinaderiet i drift. Det

kan nämnas att redan hösten 1974 hade man startat upp servicesystem och tagit in råolja vid Scanraff.

Att Konung Carl XVI Gustaf skulle inviga var klart sedan lång tid tillbaka och lagom till invigningen kom den specialhuggna stenen på plats. Nämnas kan att kungen tidigare besökt Scanraff under byggtiden. Fyra ton bohusgranit, 210 cm hög, hade försetts med inskriptionen om kungens invigning. Med kritpenna skulle Kungen skriva sin namnteckning som sedan skulle mejslas in och förgyllas. Stenen står idag vid huvudentrén. Just det faktum



att svenske kungen skulle inviga var ett klart uttalat önskemål från Texaco-ledningen. Det ansågs av Texaco extra guldkantat om en kung invigde.

Kungen var bjuden på båttur från Göteborg till invigningen, men tackade endast ja till resan från Scanraff till Göteborg. Passagerarefartyget Stena Olympia togs ur sin Tysklandstrafik för en dag och med skeppsredare Sten A Olsson i spetsen gick inbjudna gäster och press ombord i Göteborg för resan till Brofjorden.

Vad vare sig Scanraffledningen eller andra visste var att det kvällen innan från Göteborg gick ett antal bilar med miljödemostranter till Lyse. Vid middagstid maskerade sig demonstranterna och gömde sig i bergen intill Scanraff, vare sig säkerhetschefen eller polisen hade fått några indikationer att det var något på gång.

Risken för en demonstration eller sabotage finns alltid och passerkort krävdes för att vara med om invigningsceremonin.

När invigningen skulle ske klockan 15 smattrade företagsflaggorna och de svenska flaggorna för en byig vind.

När Kungen steg ur sinbil kom paraplyer och regnställ fram. Att bygga Sveriges största industrisatsning var kämpigt och in i det sista skulle arrangörerna känna på yttre faktorerna. Denna gång i form av ruskväder.

En tryggad energiförsörjning är ett villkor för vårt lands fortsatta utveckling och välstånd, sade den verkligt miljöengagerade Kungen i sitt tal.

Detta framkom när Kungen förklarade att en anläggning av den här typen inte omärkligt kan smälta in i den vackra bohuslänska naturen. Men Kungen var övertygad att allt gjorts för att anläggningen skall smälta in i naturen. Kungen trodde också att nya tekniska rön kommer att framledes göra raffinaderiet så miljövänligt som möjligt. Därmed förklarade Kungen anläggningen invigd.

## Demonstration

Ångvisslor från raffet och sirener från båtarna i hamnen saluterade invigningen. Detta avlyssnades av de 21 demonstranterna som hade masker eller var stridsmålade i ansiktet. De tryckte i bergsskrevorna intill Scanraffs staket. Ingen visste att det kommit kvällen innan och i mörkret satt upp sina tält.



© Fotoarkiv Terje W Fredh

Industriminister Rune Johansson sade i sitt tal att raffinaderiet var en riktig och nödvändig satsning. Energipolitiken skall ge arbete och säkra fortsatt social och ekonomisk utveckling. En riktig oljepolitik skall minska Sveriges beroende från omvärlden.

Tredje talare var John K McKinley, Texacodirektör och i det ögonblicket sprang demonstranterna in på området bakom talarstolen och började ropa slagord. 25 polismän och lika många från ett vaktbolag blev överrumplade. De 50 övervakarna i form av poliser,

vakter och egen personal gick snabbt till aktion ledda av polismästaren Stig Stahre. Demonstranterna hakade tag i varandra och fick släpas bort av vakterna. Samtliga demonstranter kom sedan vid tingsrätten att dömas till dagsböter för egenmäktigt förfarande och förargelseväckande beteende.

Säkerhetsenheten hade ryktesvis hört talas om någon demonstration, men kunde inte ana att den skulle ske på det här sättet.

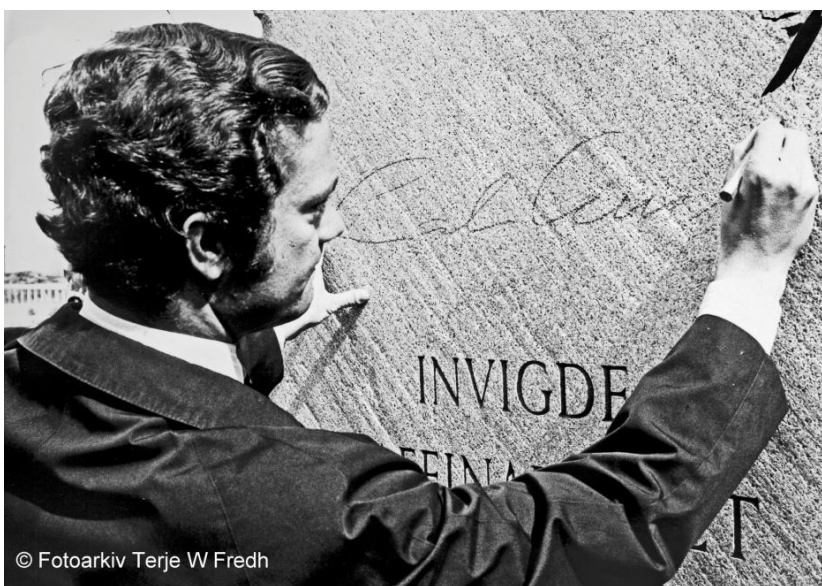
Demonstranterna låstes in på Scanraffs brandstation under det att de 400 gästerna gick ombord på Stena Olympia för middag under resan till Göteborg. Av rädsla för ytterligare protestintermezzo eskorterades Stena Olympia till fritt vatten av polisbåten.

När Texacochefen äntligen fick ordet förklarade han att ny teknik gjort att Scanraff kostat lika mycket att bygga som övriga svenska raffinaderier tillsammans.

McKinley lovade tekniskt stöd från Texaco som har ett brett internationellt kunnande. Han vitsordade också drygt 50 års lyckosamt samarbete med OK.

## Rädda Brofjorden gratulerade

KF:s chef Johan Sallborg skämtade om raffinaderiets snabba utveckling som började redan när OK:s förre VD Sten Kjellberg och Einar Franzén, Lysekil lät första sprängskottet gå 15 sekunder för tidigt. Han fann det glädjande att projektet var förskonat från allvarliga olycksfall och endast fyra dagars strejk på grund av språksvårigheter.



© Fotoarkiv Terje W Fredh

En notabel gäst vid invigningen var Nils Wallström, stark man i Rädda Brofjorden. Min kamp för en så bra miljö som möjligt var inte förgäves, sade Wallström i sitt tal där han också lyckönskade Scanraff.

Sex kommunalmän som varit med från den stund Scanraffplanerna under sekretess presenterades, tills Kungen invigde, var lyckliga denna för Lysekil kommuns stora dag. Kommunalmännen var Einar Franzén och Bertil Nilsson (s), Henry Didriksson (fp), Evald Luckey (m), stadsbyggnadschef Nils Halla och kanslichef Ragnar Bergman.

## Gåvor med ironi

Stridsyxan var sänkt till havets botten när Rädda Brofjorden och Lysekils kommuns representanter gick ombord på Stena Olympia för återresan till Göteborg. Talen var många under den fem timmar långa resan. Förre OK-chefen Sten Kjellberg berättade att han vid sju års ålder besökte sin farmor som bodde i Gustafsberg, Uddevalla, och att han sedan var med att avföra planerna om ett raffinaderi där. Kjellberg berättade om planerna på raffinaderi vid Gullmarsfjorden.



För Lysekils kommun talade dåvarande fullmäktigeordföranden Algot Karlsson som erinrade om den befolkningsminskning som kommunerna haft sedan stenkrisen slog hårt i slutet av 30-talet. Karlsson var förvånad över den stora staden (Göteborgs) metoder att slåss för det som låg inom dess intresseområde. Karlsson underströk att samarbetet mellan Lysekil och OK/Texaco fungerade mycket bra. Det var bara en sak som Karlsson och hans partikollega, Einar Franzén, före detta lokförare, inte fick igenom. Båda talade sig varma för en utbyggnad av järnvägen från Lyse station till Scanraff. Företagen och SJ hade förklarat att all distribution av färdiga produkter sker till 99 procent med båt och resten med bil.

I sitt tal sade Wallström att han trodde att Scanraff gjort allt för; att få anläggningen så säker som möjligt, men att allt säkert kan bli ännu bättre.

Wallström lämnade över en ordförandeklubba till kommunalrådet Bertil Nilsson. Klubban hade inskriptionen "Inte en droppe olja kommer att spillas i Brofjorden". Texten citerat från

## Lysekils musikkår spelade vid invigningen



© Fotoarkiv Terje W Fredh

ett tal som kanslichef Ragnar Bergman höll under ett informationsmöte i Lysekils Folkets hus. Den andra klubban fick förre OK-chefen Sten Kjellberg. Texten var "Sommargäster smutsar ner Brofjorden mer än vårt raffinaderi". Sagt av Kjellberg i en radiointervju.

## Vad vann OK?

Tidningen Kooperatören noterade att OK:s integrering bakåt i oljekedjan genom Scanraff gjort att OK:s oberoende ökat. Den situation med stark bindning till ett fåtal leverantörer som skulle kunna ha uppstått genom OK:s tillväxt har undvikits.

Antalet råoljleverantörer var 40 stycken 1968 och dessutom förväntades antalet oljleverantörer öka. Detta skulle öka OK:s möjligheter att köpa råolja direkt vid källan precis som vilket annat oljebolag som helst.

Den utvecklingen fanns inte före 1968 när Scanraffplanerna diskuterades.

Genom ett eget raffinaderi skulle OK få större möjligheter att styra de färdiga produkternas kvalitet. Med facit i hand kan vi notera att Scanraffs målsättning att göra allt mer miljövänliga produkter varit mycket lyckosamma och gjort företaget till ett av de ledande i världen.

Priset i form av investeringar har dock varit mycket stort.

## Över 100 media

Ända borta i Korea noterade media om Sveriges största och mest omdebatterade industrisatsning. Scanraffs eget arkiv har allt som medierna skrivit och sagt. Till detta kommer ett mycket stort bildarkiv och till och med en egen film om bygget.

Vi skall saxa lite vad medierna förmedlade.

Scanraff i Sverige har fyra gånger större kapacitet än Mongstad, skrev Bergens Arbeiderblad som tar upp frågan om överkapacitet om både Sverige och Norge bygger ut raffinaderikapaciteten. Tidningen noterar att Norge inte är speciellt intresserad av att den svenska kapaciteten byggs ut mer. Tidningen noterade också att tre normmän på 70-talet fanns med i ledningen och nämner produktionschefen Reidar Fauli, processchefen Arne Moum och laboratoriechefen Haldor Hovland.

Danska tidningen Samvirke skriver att nu kan danskarna också köpa bensin från Sverige genom Scanraff. Tidningen försökte reda ut om industri och natur kunde samsas om utrymmet. Reportern tyckte Scanraff på ett bra sätt byggt in raffinaderiet i naturen och inbjöd danska besökare till en simtur i Brofjorden. Tidningen trodde att miljösjatsningen troligen kostat mer än de 80 miljoner som Scanraffledningen sagt.

Danska Berlinske Tidende skriver att Scanraff inte bara kan drivas med Nordsjöolja. Det skulle bli för dyrt. Tidningen anser också att det faktum att anläggningen inte syns från havet är skickligt gjort.

Danska Börsen påminde att en av Danmarks viktigaste export till Sverige har varit oljeprodukter för 1,2 miljarder kronor. Den exporten skulle dock inte hotas när Scanraff tar fram ytterligare tio miljoner ton färdiga produkter, tror tidningen. Anledningen är att danskarnas raffinaderi i Stigsnes i första hand säljer till Gulf, medan Scanraff skall betjäna OK och Texaco.



© Fotoarkiv Terje W Fredh

**Till vänster: Kungen på besök i lotsutkiken. T.v. direktör Stig Jansson**

Korea observerade Scanraffanläggningen och i ett veckobrev som också gick ut i USA berättade Korean Trade News om teknik, hamnar och miljö. Amerikanska The Petroleum Economist

ägnade en helsida åt etableringen, där man jämför Scanraffs kapacitet med BP och Shell som 1975 producerade fem miljoner ton vardera och Nynäs med 2,9.

I USA ägs alla raffinaderier av stora oljebolag, medan Brofjorden enligt The Petroleum Economist har en unik ägarsammansättning med en folkrörelseorganisation och ett multinationellt oljebolag. Tidningen spekulerar också vilka möjligheter det finns att i Sverige borra efter olja.

Tyska EIDD Energiewirtschaftsdienst i Dusseldorf noterar de stora lagermöjligheterna i bergrum, en sak som varit omöjlig i Tyskland. Swedish News som, bland annat gav ut i Dublin, Irland, noterar att 80 procent av oljan som skall raffineras är lågsvavlig. Sujedish Trade Neius hade i sitt julinummer 1975 som gavs ut i bland annat New Delhi, Indien, delar av OK:s pressinformation. SAS in-flight magasin Scanorama gavs ut i 150 000 exemplar och hade en notis att OK och Texaco nu startat upp. Haldens Arbetsblad noterar vice VD Leif Lewins ord om mer köp av norsk Nordsjöolja. Norges Handel- och Sjöfartstidning påminner om den största miljödebatten i Sverige och skriver också CTIP ägdes av USA-företaget Arthur G McKee, då kontrakten på Scanraff tecknades. Senare såldes CTIP till Italien med ett samarbetsavtal med Mc Kee.

## Svenska kommentarer

Kvinnorna glömdes bort, tyckte Kooperativa Förbundets tidning som noterade att av 355 anställda fanns bara 25 kvinnor. Visst rör det sig om en arbetsplats med tunga grejer, men nog borde fler kvinnor sysselsättas.

"Jag stannar ett drygt år som VD", berättade Stig Janson i Arbetet. "Sedan blir det ingen amerikansk chef utan någon svensk som rekryteras från Skandinavien".

GT skrev att nu börjar det stora svavelregnet vars tyska utsläpp nu får konkurrens från Scanraff. "Vi är klart bättre på miljön än andra raffinaderier", berättade dåvarande miljöansvarige Leif Brinck i Borås Tidning .

"Vi skulle bli tryggare om Scanraff fick regeringens ja att bygga ut", förklarade direktörsassistent Leif Lewin till Bohusläningen.

Det faktum att Scanraff gömt cisternerna, imponerade inte på Dagens Nyheter, som konstaterade att cisternerna synes från havet.

Nu får kungen kröna regeringens mygelmonument, skrev GP:s miljöexpert i en krönika. På nyhetsplatsen hade man dock en mera nyanserad bild av invigningen.

Aftonbladet hävdade att OK inte är intresserade att ha staten som delägare, utan vill endast satsa på Texaco. Helsingborgs Dagblad noterade att inseglingen är spikrak, men väldigt smal och undrade hur det skall gå, när de stora råoljebåtarna skall mötas mellan Dynabrott och Brandskärs flak. (Där möts inga supertankers, författarens anmärkning.)

Tankegångar om den 300 meter breda inseglingen togs också upp i Göteborgs Handel & sjöfartstidning som också oroade sig över att OK får betala 10 miljoner kronor i månaden i räntor. Scanraff räcker inte till. Sverige behöver också ett statligt raffinaderi, skrev svenska Dagbladet och tidningen trodde också på samarbete med något engelskt företag.

Tidningen SE brydde sig inte om invigningen, utan intervjuade Ortsbor som sålt mark och måste flytta.

Vi Bilägare skrev om fem kilometer länsor, egen brandkår och mer skum på lager än vad som finns i hela Göteborgsområdet. TCO-tidningen intervjuade en raffinaderimotståndare som förklarade att de stora industrierna får sin vilja igenom.

I Sverige fanns text om Scanraff hos samtliga dagstidningar, till och med i lilla Kindaposten med 900 läsare.

## Nytt kontor 1979

Av naturliga skäl satsade Scanraff mycket kraftigt på att så snabbt som möjligt få igång produktionen. Administrationen fick under de tre första åren hålla till i ganska oansenliga lokaler. Hösten 1979 invigdes en ny Administrationsbyggnad av Scanraffs förste styrelseordförande Sten Kjellberg. Från Lysekilsposten kan saxas att gästerna lotsades runt

av personalman Thommy Collén till växeln, där Karin Fransson och Gun Nilsson visade finesserna. 200 anslutningar fanns och växeln hade måtten 50x35 cm. Nästa anhalt blev telexrummet där Rose-Marie Nordström demonstrerade. Scanraff hade en speciell kontorsservicegrupp som sköttes av Leif Andersson och på avlöningskontoret visade Maj-Britt Johansson en ny kopieringsmaskin.

På frågor svarade ekonomichef Håkan Johansson, personalchef Anders Östberg, utbildningsledare Erling Martinsson, redovisare Yvonne Holmgren och Lennart Sivertsson att de trivdes bra i de nya lokalerna. Rannveig Melgaard från SIF, planeringschef Övind Haugland, sekreterare Gunilla Bratt och biträdande ekonomichef Karl-Erik Karlsson var också mycket nöjda med lokalernas utformning. Verkstadschef Nils Claesson slog fast att den nya byggnaden innebär en stor standardhöjning av arbetsmiljön. Åtta miljoner kostade det att bygga kontoret som hade sex plan och sammanlagt 4 000 kvadratmeter. 100 personer hade 1979 sin arbetsplats i kontorsbyggnaden.

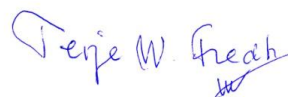
### Långdragen debatt.

Få industrietableringar har haft en så långdragen och intensiv debatt som just Brofjordenprojektet.

Ännu så långt som sex år efter invigningen hade någon tipsat pressen i Göteborg om en studieresa som skulle strida mot lagen. Enligt press i Göteborg skulle representanter för Scanraff och två företrädare för ett företag i Houston, USA gjort en studieresa till Paris. 1981 skulle Scanraff bygga katalytisk kracker och den modernaste att titta på fanns i Frankrike. Uppgifterna i pressen gick till länsåklagare Tore Berglin som påbörjade en förundersökning. Denna visade att inget olagligt skett.

Sverige hade vid den tiden ingen katalytisk kracker, ett projekt som var dyrt och där Scanraff visste lite om miljöeffekterna.

SLUT



© Terje W Fredh

PS

Detta arbete är ett samarbete mellan Terje Fredh och Stångenäs hembygdsförening där hembygdsföreningen fått del av, och tillstånd att publicera Terjes artiklar om Scanraff på sin hemsida. Hembygdsföreningen har fått låna de fotografier som ingår i reportaget, scannat bilder och texter, och lagt samman dem till ovanstående arbete.