

Dalslands kanal.

För 150 år sedan, 1864, började man bygga Dalslands kanal. Diskussioner om en kanal hade pågått under mycket lång tid. Redan vid 1765-1766 års riksdag tog man upp frågan om att förbättra de mycket dåliga kommunikationerna i landskapet, men det gick nästan hundra år till innan beslutet om att bygga kanalen togs i november år 1863. Dalslands kanal var en av de sista kanalerna som byggdes i Sverige. De flesta kom till från slutet av 1700-talet till mitten av 1800-talet.

Under 1700-talet startades flera järnbruk i Dalsland. Det var tillgången på skog och vattenkraft som gjorde att bruken hamnade där. Malmen kom från gruvorna i Bergslagen och skeppades över Vänern. Många av bruken låg vid forsarna utefter Upperudsälven. Man använde de långsträckta sjöarna för transporter, men det saknades farbara förbindelser mellan sjöarna och med Vänern. Man var tvungen att lasta om till häst och vagn och dra lasten, ofta i oländig terräng, mellan sjöarna. Erik Sparre, som var landshövding i Älvsborgs län från 1858, propagerade för att kanalen skulle byggas. Argumentet var samma som ofta används än idag, kanalen behövdes för att näringslivet skulle kunna utvecklas.

Den kände kanal- och järnvägsbyggaren Nils Ericson fick uppdraget. Hans son löjtnant Werner Ericson utsågs att leda arbetet. Kanalen skulle följa Upperudsälven från Vänern till Stora Le. Det stora problemet var vid Håverud mellan Upperudshöljen och sjön Åklången. Där var en fallhöjd på 9 m och älven gick i en djup ravin. Det fanns tankar på att gods och passagerare skulle transporteras förbi på en liten järnväg, men Nils Ericson ville bygga en akvedukt och fyra slussar. Trots att många var skeptiska till idén fick han sin vilja igenom.

Man beräknade att det skulle ta minst 7 år att bygga kanalen. Som mest arbetade 800 man med kanalbygget eller egentligen arbetet med att förbinda sjöarna. Dalslands kanal består ju av ett sjösystem som förbinds med grävda och sprängda kanaler. Nivåskillnaden mellan Vänern och Stora Le, 58 m, fördelades på 26 slussar. Slussarna är 29,6 m långa och 4,16 m breda, med undantag för slussen i Köpmannebro som är något större. Akvedukten i Håverud är 32,5 m lång, 4,6 m bred och 2 m djup och plåtarna är sammanfogade med 33 000 nitar. Den tillverkades av Bergsunds Mekaniska Verkstad i Stockholm. Arbetet med att bygga kanalen gick betydligt fortare än beräknat och den invigdes av Karl XV den 18-20 september 1868.

Då var det svåra tider med missväxt och samtidigt lågkonjunktur för järnbruken, men kanalen blev en viktig livsnerv för det inre av Dalsland, speciellt när ångbåtstrafiken kom igång på allvar. Passagerartrafiken med ångbåtarna, som gick efter turlista, gjorde att isoleringen bröts. Med tiden försvann flera av järnbruken, men samtidigt ökade efterfrågan på skogsprodukter. Detta blev räddningen för många bruk som startade produktion av pappersmassa och papper.

År 1915 var en utbyggnad av kanalen till sjöarna Töcken, Strömsjön och Östen i sydvästra Värmland klar, den s.k. Töcksfors kanal, med slussar vid Töcksfors. Med sina 110,2 m över havet är det Sveriges högst belägna kanalled som har förbindelse med havet. Senare byggdes även en sidokanal till Västra Silen med sluss vid Gustavsfors och till Östra Silen med slussar vid Krokfors. Redan på 1840-talet fick sjöarna Ånimmen och Ärr förbindelse med Vänern. Mellan sjöarna byggde bruksägarna i området en enkel sluss och vid Snäcke en hästjärnväg. Under åren 1872-1874 byggde man en ny farled, Snäcke kanal, med slussar vid Snäcke och Strömmen. Dalslands kanal är, med sina drygt 25 mil, Sveriges näst längsta kanal, men 24 mil består av sjöar. Totalt har den idag 31 slussar vid 17 slusstationer.

Fartygen som trafikerade kanalen kunde ha en maximal längd på 22,75 m och bredd på 4,05 m. Största tillåtna djupgående var 1,8 m. De s.k. dalslänningarna blev vanliga på Göta älv. Formen var anpassad för kanalen, de var långa och smala med raka sidor och tvära i för och akter. Redan vid invigningen 1868 var den första ångaren byggd i stål klar för trafik. Det var Laxen byggd på Lindholmens varv i Göteborg år 1867 för Dalslands Kanals Ångbåts AB. Den var avsedd för passagerar- och styckegodstrafik och gick på Dalslands kanal och Göta älv fram till år 1898. Annars var det mest

segelfartyg, byggda helt i trä, samt pråmar som trafikerade kanalen fram till 1880-talet då ångare i trä med stålskant s.k. kompositfartyg och rena stålfartyg blev allt vanligare. Segelfartygen kunde lasta upp till 70 ton och hade 2-3 mans besättning. Ångfartygens lastkapacitet var däremot bara 40-50 ton, men transporten gick desto snabbare. De var också vanligt att ångarna hade en eller två pråmar på släp. Pråmarna lastade upp till 80 ton och hade ett par mans besättning. Medan segelfartygen hann med omkring 5 resor till Göteborg per säsong tog det 2-3 dygn för en ångare att gå från Göteborg upp till Stora Le. Ångfartygen hade 6-7 mans besättning som bodde i trånga utrymmen några akterut och några i skansen förut. Så småningom fick många segelskutor hjälpmotorer och ångmaskinerna byttes mot dieselmotorer vilket ökade fartygens lastförmåga.

Thorskogs Mekaniska Verkstad byggde flera komposit- och stålfartyg för Dalslands kanal. Det mest kända var Capella, ett vackert ångfartyg byggt i stål år 1886 för passagerar- och styckegodstrafik. Köpare var redaren Johannes Andersson i Buterud. 1903 fick hon ny ägare när kommanditbolaget C F Waern köpte henne och 1944 såldes hon till Erik Nikolausson i Köpmannebro. Capella fortsatte att gå med styckegods och massa mellan Dalsland och Göteborg fram till slutet av 1940-talet.

Ett par andra kända Thorskogsbyggen var Flora och Nordmarken som båda ägdes av Ångfartygsaktiebolaget Bengtsfors-Nordmarken. De gick med passagerare och styckegods på trader mellan sjöarna i Dalsland och sydvästra Värmland. Flora köptes 1895 och blev kvar i 30 år, medan Nordmarken levererades från Thorskog 1902 och fanns kvar till hösten 1928 då verksamheten upphörde, utkonkurrerad av järnvägen.

I slutet av 1800-talet byggdes Uddevalla-Lelångens järnväg, en smal-spårig järnväg mellan Uddevalla och Bengtsfors och 1928 öppnades Dal-Västra Värmlands järnväg för trafik. Den gick från Mellerud via Bengtsfors och Årjäng till Arvika.

Trots konkurrens från järnvägen gick kanalbolaget bra under 1920- och 30-talen. Det var främst transporten av timmersläp, s.k. mosor, till bruken som gav goda inkomster. En mosa kunde innehålla omkring 85 kubikmeter massaved och drogs med bogserbåt över sjöarna och i kanalen. När de kom till en sluss slussades bogserbåten först och sedan drogs mosorna för hand, oftast av 6 man, genom slussen. Under 1950-talet minskade kanaltrafiken alltmer när godstransporterna i stället gick på järnväg och landsväg. I mitten av 1960-talet upphörde nyttotrafiken så gott som helt, men fram till början av 1970-talet fraktade några skutor kvarts från Fröskog via Köpmannebro till Vargön.

Redan under 1960-talet insåg man att turismen var framtiden för kanalen och med sin fina natur lyckas Dalsland år efter år locka till sig många turister både från Sverige och från våra grannländer. Numera är det kanoter, fritidsbåtar och några passagerarbåtar som trafikerar kanalen.

Förra året blev delar av Dalslands kanal bl.a. akvedukten i Håverud byggnadsminnesförklarad.

Stig Bratt

Motorskonaren Älva.

I slutet av 1930-talet byggde Lödöse varv tre stycken tremastade motor-skonare, Ulla, Westfart och Älva. Ulla och Älva byggdes för skepps-redaren Oscar Paborn i Sölvesborg och de var i första hand avsedda för fraktfart på Östersjön. Älva, som ritades av den kände fartygs-konstruktören Folke Seldén i Göteborg, var drygt 36 m lång och 7,2 m bred. Tonnaget var cirka 300 dwt. Hon hade en trecylindrig tändkule-motor kompletterad med ett stort svänghjul. De tre masterna var omkring 19 m höga och hon hade bermudarigg dvs. master med bommar och trekantiga storsegel. Segelytan var 240 kvadratmeter.

År 1951 förlängdes Älva 7,8 m i Bremerhaven och 10 år senare byttes maskinen ut och i samband med det riggades hon ner. Älva blev ett motorfartyg. 1967 såldes hon till Rolf Pettersson och 1979 bytte hon ägare igen. År 1983 blev hon åter ett segelfartyg, Sveriges sista seglande fraktfartyg. Hon fortsatte att gå i fraktfart fram till 1990.

Vintern 1990-91 byggdes hon om till passagerarfartyg i Stettin i Polen. Älva fick nu ett stort däckshus med restaurangkök, matsal med plats för 60 personer, konferensutrymme, m.m. Lastrummet inreddes med ett 40-tal kojplatser i 15 stycken två- och fyrbäddshytter.

Idag ägs Älva av Klart Skepp Marinteknik AB som driver den fristående gymnasieskolan Marina Läroverket i Danderyd. Under större delen av året är hon ute på världshaven med någon av skolans klasser som besättning.

Stig Bratt

Kommande aktiviteter.

Följande aktiviteter är inplanerade:

- Varvsvandring i Tunge lördagen den 27 september.
- Varvs- och sjöfartskafé klockan 17-19 i föreningslokalen börjar tisdagen den 7 oktober och håller på t.o.m. den 9 december.

Stig Bratt

Varvs- och Sjöfartshistoriska Föreningen i Göta älvdalen

Långgatan 9, 463 71 Lödöse

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

Styrelsen:

Bert Kopp 0303-33 60 85, Jan-Erik Nordström 0520-66 04 71,

Stig Bratt 0520-751 22, Bertil Bengtsson 0520-65 07 87,

Tage Bengtsson 0520-66 07 57, Lars Grundberg 0303-33 88 97,

Åke Karlsson 031-41 52 08, Rune Persson 0520-66 01 62,

Björn Sörgaard 031-55 61 26.