

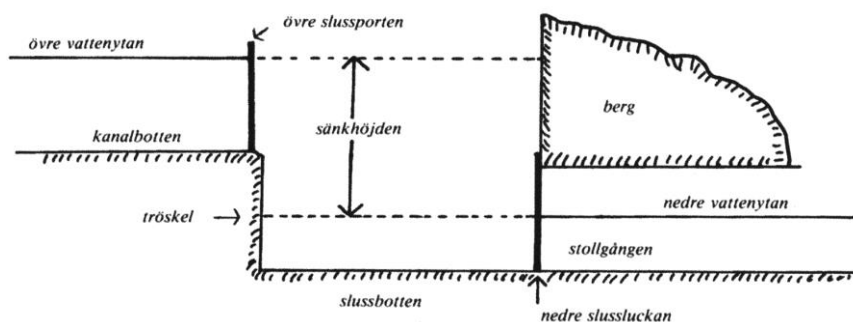
Polhems slussled.

Redan på Gustaf Vasas tid började man diskutera behovet av en farled mellan Kattegatt och Östersjön via Vänern och Vättern. Eftersom båda sidorna av Öresund tillhörde Danmark kunde de styra sjötransporterna till och från Östersjön. Ett första steg, på farleden genom Sverige, var att öppna en vattenväg från Kattegatt till Vänern, men då måste man först övervinna de hinder som fanns i Göta älv. Det största var naturligtvis fallen i Trollhättan. Under Karl IX:s tid påbörjades arbetet med en farled. År 1607 var slussen i Lilla Edet färdig och man fortsatte med att gräva Karls grav, för att ta sig förbi fallen vid Rånnum och Önafors. Efter Karl IX:s död avstannade arbetet.

År 1717 presenterade Christopher Polhem ett förslag på kanalled mellan Göteborg och Vänersborg. Enligt den planen behövdes tre slussar i Trollhättan och en i Karls grav. Förslaget godkändes av Karl XII och arbetet med att förbättra Karls grav påbörjades, men avslutades efter något år på grund av penningbrist.

I mitten av 1740-talet kom Christopher Polhem, som nu var i 85-årsåldern, tillsammans med riksråden och grevarna Karl Gustaf Tessin och Claes Ekeblad med ett något modifierat förslag. Man bildade ett bolag där Kronan ägde 20 % och städer och enskilda resten. Vetenskaps-akademiens sekreterare Pehr Elvius fick i uppdrag att utföra mätningar och avvägningar och Gustaf Adolf Wiman fick uppgiften att genomföra det praktiska arbetet.

Enligt förslaget skulle man bygga en smal och grund farled med höj- och sänkbara portar i s.k. schaktslussar, alltså slussar med stollgång, dvs. med ett tak i berget (se bild nästa sida). Det innebar att båtarna måste ha fällbara master, eftersom maximala höjden bara var omkring 3 m. Längden på slussarna skulle bli drygt 20 m. Fartygen skulle kunna ta en last cirka 80 ton.



Polhems slusskonstruktion.

Man började med att rensa upp i Karls grav och anlägga en sluss vid Brinkebergskulle. I slutet av 1752 var Tessins sluss, som den kallades, klar och då gick det att segla från Vänern till Trollhättan.

I Trollhättan drogs kanalen utefter älvens östra sida och tre djupa schaktslussar skulle byggas där. 1753 var den första av de tre slussarna färdig, Ekeblads sluss på Malgön. Vid den andra slussen, som fick namnet Polhem, var den största sänkningen, drygt 15 m. Den byggdes strax söder om nuvarande Oskarsbron och den tredje, Elvius sluss, med en sänkhöjd på 10 m, vid Flottbergsströmmen.

På morgonen den 20 september 1755 rasade en stor fördämning vid Flottbergsströmmen som byggts för att få lugnt vatten från Polhems sluss utloppskanal till den övre kanalen i Elvius sluss. Det var en stor mängd virke och timmer som kom drivande och fick fördämningen att ge vika. Ett 60-tal soldater befann sig i området varav 9 omkom.

Det har framförts flera olika teorier om varför det kom en mängd drivande virke och timmer trots att flottning var förbjudet. Några är övertygade om att det var ett sabotage. En del menar att de som livnärde sig på transportererna via Edsvägen ville stoppa kanalplanerna eftersom de kände sig hotade. Andra säger att det var en informationsmiss. Det hade funnits planer på att dämna upp Vänern under tre månader för att underlätta bygget. Stora områden skulle då tillfälligt läggas under vatten och folk var naturligtvis oroliga för följderna av detta. Planerna hade dock ändrats, men informationen om detta hade inte nått ut till folket. Det troligaste är att olyckan berodde på slarv med virke och timmer och underskattning av kraften i det strömmande vattnet.

Vid olyckan var inloppskanalen vid den nedersta slussen, Elvius sluss, samt själva slussen färdig och man höll på med utloppskanalen.

Trots att man kommit så långt med kanalarbetet lades bygget ner efter olyckan. Den främsta anledningen till stoppet var brist på pengar. Dess-utom var många tveksamma till slussarnas storlek och till att båtarna var tvungna att ha fällbara master.

Efter några år presenterades helt nya planer på hur man skulle komma förbi fallen i Trollhättan med en sprängd kanal längre bort från fallfåran. Det var grunden för den farled som kunde tas i bruk år 1800.

Stig Bratt

Färjan Hugo Hammar.

Hösten 1952 fick Lödöse Varf en beställning på en personfärja från Göteborgs Hamnstyrelse. Färjan sjösattes den 18 december 1953 och fick namnet Hugo Hammar efter den kände industrimannen och chefen för Götaverken. Gudmoder var Hugo Hammars fru Ida Charlotta (Cyssie) Hammar. Färjan kunde ta 397 passagerare, bruttotonnaget var 216 ton, längden 24,83 m och bredden 8,12 m. Den utrustades med två MAN-motorer på vardera 150 hk. Byggekostnaden var 715 000 kr.

Färjan levererades på våren 1954 och i början av juni sattes den in på linje 5 som gick mellan Stora Bommen och Lundbyhamnen. Den ersatte då Färjan 4 som blev extrafärja på andra linjer vid högtrafik. Hugo Hammar blev kvar på den traden i 14 år och många, inte minst varvs-arbetare, tog sig över älven med Hugo Hammar. I juni 1968 flyttades den till linje 5 som gick från Sänkverket (Haket) via Sörhallsberget och Hisingstad tillbaka till Sänkverket, men efter några månader där kom Hugo Hammar tillbaka till linje 5. På sommaren 1970 slutade man med trafik på den linjen och Hugo Hammar blev upplagd på Hamnens varv på Ringön.

I september 1973 såldes färjan till Skrot & Avfallsprodukter i Göteborg. Köpeskillingen var 20 000 kr. De sålde den vidare för samma pris till AB Båtvårdsaffären i Hjuvik som byggde om den till butik och korvkiosk. Nu fick den gamla färjan namnet Mackgrillen och låg vid Hjuviks ångbåtsbrygga.

Efter ett par år såldes den till Rörtryckningsbolaget i Göteborg och sedan vidare till Johnson Båtar AB på Styrso som byggde om den till godsferja. I samband med det installerades nya Volvo Penta motorer. Den transporterade nu lastbilar mellan Göteborg och södra skärgården.

1980 såldes färjan till Landskrona hamn och sattes in i godstrafik. Den bytte då namn till Backafall. I mitten av 1990-talet såldes den till Malmö

och låg där under några år. Så småningom sjönk den, men bärgades och skrotades 2012.

Stig Bratt.

Sverres varv.

Ett varv i Göta älvdalen som låg strax söder om vårt verksamhetsområde var Sverres varv på Hisingen. Olof Traung startade år 1915 företaget Skeppsmodeller i centrala Göteborg. Man tillverkade fartygsmodeller för varven, men också många modeller för Sjöfartsmuseet, där Olof Traung senare anställdes, samt för Jubileumsutställningen i Göteborg.

År 1923 köpte Olof Traung Kärra gård på Hisingen mitt emot Agnes-berg och i samband med detta bytte företaget namn till AB Sverres. På gården låg ett litet varv, Nyebro pråmvarv. Där byggde man nya lokaler och under några år tillverkade man leksaker som såldes i en egen affär.

1931 började Sverres bygga "riktiga" båtar bl.a. livbåtar och några år senare även olika fritidsbåtar. I slutet av 1930-talet tog Jan-Olof Traung över varvet och det innebar en kraftig expansion. Förutom olika fritids-båtar såsom stjärnbåtar, folkbåtar m.m. byggde man fartyg för marinen, bl.a. minsvepare, och även fiskebåtar. Totalt byggde Sverres 10 fiskebåtar under åren 1943-1953, varav åtta för utländska beställare, fyra till Island, en till Frankrike och tre till Colombia. Efter leveransen av den tredje båten till Colombia upphörde produktionen av fiskebåtar och man satsade på tillverkningen av fartygsmodeller. Björn Traung, bror till Jan-Olof, tog över verksamheten år 1950.

Varvet drabbades av en brand 1960, men byggdes upp igen. När varvs-industrin försvann under 1980-talet minskade efterfrågan på fartygs-modeller och 1993 upphörde verksamheten.

Stig Bratt

Kommande aktiviteter.

Följande aktiviteter är inplanerade:

- Varvs- och sjöfartskafé i föreningslokalen börjar igen tisdagen den 12 januari och håller på till och med den 29 mars.
- Årsmöte lördagen den 27 februari kl. 12 på Lödöse museum.

Stig Bratt

Varfs- och Sjöfartshistoriska Föreningen i Göta älvdalen

Långgatan 9, 463 71 Lödöse

Telefon 0706-079545 E-post: varfshistoriska@tele2.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.