



VARVAREN

2016 Nr 2

Necken, en trotjänare på älven.

Från mitten av 1800-talet till ett par decennier in på 1900-talet var trafiken med kombinerade passagerar- och styckegodsfartyg livlig på älven. Resan tog naturligtvis längre tid med båt än med tåg, men de klarade konkurrensen genom att ha lite lägre biljettpris och för de som bodde mellan Trollhättan och Lödöse eller på älvens västra sida var det lättare att ta sig till båtbyggnaden än till järnvägsstationen. När Lödöse-Lilla Edets järnväg var klar 1906 ökade konkurrensen ytterligare, men båttrafiken fortsatte fram till omkring 1940. Den verkliga trotjänaren blev fartyget Necken som trafikerade älven i 72 år.

Necken byggdes i järn på klink år 1868 på Lindholmens varv i Göteborg. Beställare var redaren Christer Arvidsson i Göteborg. Hon dimensionerades efter slussarna i älven så längden blev 29,48 m, bredden 5,63 m och djupet 2,41 m. Sjösättningen ägde rum den 4 augusti och hon levererades en månad senare till Ångbåtsbolaget Necken i Göteborg och sattes in i trafik mellan Göteborg och Vänersborg.

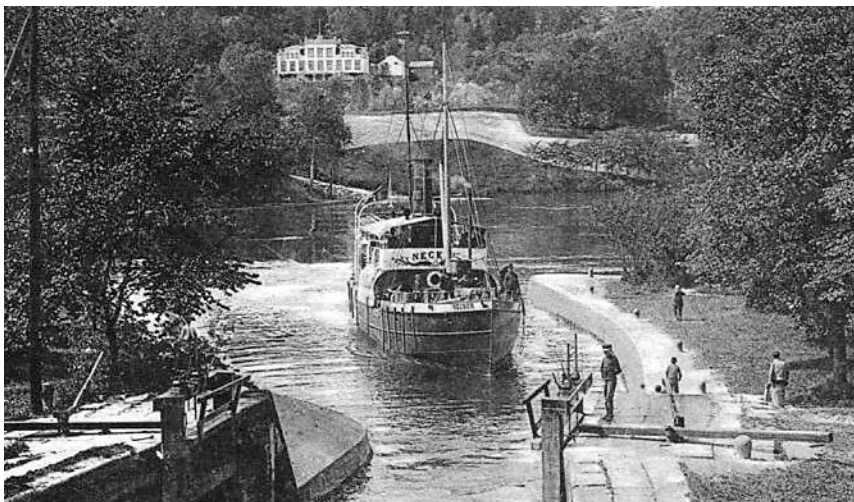
År 1881 tog J. Olsson Ångbåts AB Necken över fartyget och hemorten ändrades till Trollhättan. Där blev Necken kvar i över 40 år, men i september 1923 blev Fritz Gustaf Lundvik huvudredare och hemorten ändrades till Vänersborg. 1937 köpte sjökaptenen Fritz Ivar Olsson, som varit befälhavare på Necken i flera år, fartyget och hemorten blev åter Göteborg. Nu gjorde hon också lustturer i skärgården, men 1940 var det slut. Då sålde Fritz Ivar Olsson Necken till AB Skandinaviska Fartygs-agenturen i Göteborg och hon skrotades på Ringön.

Trots Neckens alla resor på älven var hon aldrig med om någon svårare olycka även om Elfsborgs läns tidning rapporterade incidenter ibland, som t.ex. den 31 augusti 1894.

En olyckshändelse, som kunnat bli ödesdiger för tvenne personer, inträffade för kort tid sedan ombord på ångaren "Necken" på resan mellan Trollhättan och Lilla Edet. Som bekant finnas å en del ångbåtar under däck i försalongen mindre eller större förvaringsrum för vatten, is etc., och det var i ett af dessa rum, så ytterst farliga och olämpligt placerade, ned i hvilket en resande å nämnda ångare störtade på vippen att i fallet illa skada en kvinnlig tjänsteande, som höll på med att ur gropan hemta upp något. Kvinnan fick en duktig knuff i ryggen, och mannen, som föll ned ända till armhålorna, skadade sitt högra ben så illa, att han genast måste söka läkarehjälp i Lilla Edet och enligt läkarens utsago under närmare två månader får hålla sig i stillhet.

Det lär mycket ofta hända, att dessa förrådiska rum äro skulden till olyckshändelser, och det torde därför icke vara ur vägen, att man ger en större offentlighet åt det föreliggande fallet till varning för många andra.

Den nu skadade, en ung stockholmare, kommer att åtala ångbåtsbolaget, hvars tjänstemän ombord icke genom nödiga försiktighetsåtgärder sökt skydda passagerarne för dylika olyckshändelser, hvilkas följder en annan gång kunna blifva än allvarsammare.



Necken på väg in i slussarna i Gamle Dal i Trollhättan.

Den 11 augusti 1899 kunde samma tidning rapportera om ett betydligt allvarigare tillbud.

Ångbåtskollisionen på älven.

Såsom vi i tisdagens tidning i korthet omnämnde, sammanstötte natten till i söndags uppe i älven vid Röda Berget nära Lilla Edet ångaren "Necken" kommande från Trollhättan, med lastångaren "Sofia" kommande från Göteborg. "Necken" fick ett par plåtar inklämda i bogen, men kunde utan olägenhet fortsätta resan. "Sofia" åter, som är byggd af trä, fick ett stort hål i bogen, och gick in till Garns varf vid G:la Lödöse för att repareras.

"Necken" medförde ett större antal passagerare, bland hvilka samman-stötningen vållade den största villervalla och förskräckelse. Tre personer blefvo rätt allvarligt skadade.

Stig Bratt

1916 års farled.

I höst är det 100 år sedan Trollhätte kanal fick en delvis ny sträckning och dagens slussar öppnades för trafik. Det var den 25 oktober 1916 som kung Gustav V under högtidliga former förrättade invigningen. Kring sekelskiftet 1800-1900 insåg man att de gamla slussarna var så gott som maximalt utnyttjade och även järnvägarna var hårt belastade. För att industrin och handeln i Vänerregionen skulle kunna fortsätta att utvecklas behövdes bättre kommunikationer. Styrelsen för Kungliga Trollhätte kanal- och vattenverk, senare Kungliga Vattenfallsstyrelsen, fick uppdraget att ta fram förslag på bättre farled mellan Västerhavet och Väneren. I det sammanhanget diskuterades även en kanal mellan Vänersborg och Uddevalla. I slutet av 1908 kunde man presentera ett förslag om en delvis ny kanal mellan Vänersborg och Göteborg. Den skulle klara fartyg med 4 meters djupgående, men slussarna och vissa andra sprängda sträckor skulle tillåta 5 meters djupgående. Detta för att det i en framtid inte skulle bli för kostsamt att fördjupa farleden för ångare på Medelhavstrafik. Kostnaden beräknades till 22,8 miljoner. Beslutet togs av 1909 års riksdag. En ny kanal mellan Vänersborg och Uddevalla skulle enligt utredarna bli betydligt dyrare.

Arbetet, som kom igång i slutet av 1909, tog nästan 7 år och det var upp till 1 700 man sysselsatta. De mest omfattande jordschaktningarna var vid Ström och där inträffade flera ras under arbetets gång. Totalt schaktades 712 500 kubikmeter jordmassor bort. Sprängningsarbetena var ännu mer omfattande och över 1 miljon kubikmeter berg sprängdes bort. Av detta var omkring 26 000 kubikmeter undervattensberg. Alla slussarna byggdes på berg och i Trollhättan fick kanalen en ny sträckning öster om den gamla farleden. Det krävdes också mycket muddringsarbete och över 2,3 miljoner kubikmeter lera, pinnmo, grus och sten muddrades bort. Muddermassorna tippades i Vassbotten, på djupa ställen i älven, vid Hjortholmarna samt i Danafjorden utanför Göteborg. Man fyllde också upp sankmarker längs älven. Vattendjupet i kanalen ökades från 2,9 m till 4,4 m och bottenbredden från 9 m till 24 m och dessutom gjorde man mötesplatser som var 29 m breda. Antalet slussar minskade från 16 i 1844 års farled till 6 stycken. En damm byggdes vid Lilla Edet och vattennivån höjdes där så att fallet och slussen vid Åkersström kunde tas bort. Slusskamrarna byggdes 98 m långa med en portöppning som var 13,7 m

bred och vattendjupet vid slusströskeln var omkring 5,5 m. Detta betydde att fartyg på drygt 1 500 ton kunde gå upp i Vänern. 1844 års farled var byggd för 300-tonnare.

Flera nya landsvägs- och järnvägsbroar uppfördes t.ex. i Vänersborg där farleden flyttades västerut. Den enkelarmade klaffbro som fortfarande används för Uddevalla-Herrljungabanan byggdes. Den var då Europas längsta klaffbro. I Vänersborg byggdes också en 340 m lång vågbrytare för att få bättre skydd för nordliga och nordostliga stormar.

Under åren 1972-1975 moderniserades farleden och först då anpassades djupgåendet i kanalen fullt ut efter slussarnas kapacitet. Då skaffade man också isbrytaren Ale för att kunna hålla kanalen öppen året om.

Nu pågår diskussioner om en ny farled för ännu större fartyg. Enligt ett förslag skall antalet slussar reduceras till fyra, en i Lilla Edet, två i Troll-hättan och en vid Brinkebergskulle. En sådan utbyggnad beräknas kosta drygt 3 miljarder. Det finns även nu tankar på en kanal från Vänern till Uddevalla. En sådan skulle kunna lösa flera problem, Göteborg behöver knyta ihop staden med flera broar, Vänern behöver bättre avvattnings och Vänerområdet behöver förbättrade sjötransporter.

Stig Bratt

Kommande aktiviteter.

Följande aktiviteter är inplanerade:

- Varvsvandring på Lödöse Varf lördagen den 24 september.
- Varvs- och sjöfartskafé i föreningslokalen börjar den 4 oktober och håller på till och med den 13 december.

Stig Bratt

Varfs- och Sjöfartshistoriska Föreningen i Göta älvdalen

Långgatan 9, 463 71 Lödöse

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

Styrelsen:

Bert Kopp 0303-33 60 85, Jan-Erik Nordström 0520-66 04 71,
Stig Bratt 0520-751 22, Tage Bengtsson 0520-66 07 57,
John-Rolf Johansson 0520-980 76, Åke Karlsson 072-23 31 159,
Erik Kolthoff 073-42 57 546, Lars Magnusson 076-78 44 667,
Björn Sörgaard 031-32 27 436.