

## Åkerström.

Idag är Åkerström ett skyddat naturreservat, en lummig idyll med betade hagmarker och lövskogsdungar, men under ett par sekler var här en omlastningsplats för varor till och från området kring Vänern och Berg-slagen. Åkerström ligger på västra sidan av Göta älv cirka 2,5 km ned-ströms fallen i Trollhättan. När Bohuslän tillhörde Norge, alltså fram till år 1658, gick gränsen mellan Norge och Sverige i älven hit upp och sedan följde den dalgången fram till Öresjö och mot Väne-Ryr.

För att frakta varor till och från Vänern var det nödvändigt med landtransporter förbi fallen i Lilla Edet, Åkerström, Trollhättan och Vargön. De viktigaste handelsvarorna var skogs- och järnprodukter. Man seglade över Vänern till Brätte vid Vassbotten och sedan gick transporten på älvens västra sida till nedanför fallet i Lilla Edet. Det förekom säkert transporter på älven mellan Åkerström och Lilla Edet också och då forslades varorna på land förbi fallet där för att åter lastas på båt för vidare transport. När slussen i Lilla Edet var klar i början av 1600-talet gick det att segla upp till Åkerström där det var ett fall på omkring en meter. Mellan Åkerström och Brätte, en sträcka på cirka 13 km, gick den s.k. Edsvägen. Det var nu som Åkerström blev en viktig omlastningsplats med bl.a. flera magasin, boningshus och gästgiveri. Det var också vid den här tiden som man började använda kärror för transporterna. Tidigare hade man klövjat dvs. hästarna hade burit lasten. Vid Åkerström lossade fartygen sill, salt, torkad fisk, vin, textilier m.m. för fortsatt transport till Brätte, men många båtar kom tomma hit för det var mycket mer varor som lastades ut vid Åkerström. Det var i första hand järn, men även skinnvaror, spannmål, virke, tjära m.m.

Edsvägen blev med tiden en av Sveriges viktigaste transportleder och hade stor betydelse för landets ekonomi. I mitten av 1700-talet fraktades 75 000 skeppund (drygt 10 000 ton) stångjärn den vägen till Åkerström. Totalt uppskattas den samlade godsmängden då till nästan 60 000 ton. För detta användes över 900 hästar s.k. edsmärror. Carl von Linné besökte området 1746. Han beskrev transporten så här:

Edsmärren är merendels ett eländigt kreatur, spänt för en simpel kärra, häftad vid sadelen, som framantill har ett bröststycke såsom en sele.

Över den borte bogen på sadelen ligger en vedja, som uppehåller kärrarmarna, över den förra bogen ligger en annan, som uppehåller en järnring med en hake, som häftas i kärrans arm. Järnstängerna läggas långs åt i kors över kärran, att de räcka så långt fram som själva märren.

Här brukas inga tömmar, utan går den ena märren efter den andra, så att en karl ofta körer 12 à 15 kärror, medelst det han går efter och ropar eller kastar sten. Dessa märrar veta artigt att gå ut ur vägen för varandra, vilket vanan lärt dem.

Den 7 oktober 1648 inträffade ett stort jordskred (omkring 27 ha) vid Intagan i Hjærtum, som då tillhörde Norge, och ligger alldeles söder om Åkerström. Hösten hade varit nederbördsrik och man tror att ett kraftigt åskväder satte marken i rörelse. Älven dämades upp med översvämning som följde. Minst 85 människor omkom och flera byggnader samt 5 s.k. edsbåtar som var vid Åkerström slogs sönder. När vattnet sedan bröt igenom fördämningen blev det en kraftig flodvåg nedströms som ställde till med stora skador. En del jordmassor från norska sidan hamnade på svenska sidan och Norge gjorde året därpå anspråk på strandremsan "som varande norskt land", men fick till svar att "det är rövat land, som nu återvänt hem igen och resten skall nog snart följa efter". Nio år senare, vid freden i Roskilde, blev Bohuslän svenskt. Det var ett omfattande krogliv i området och raset uppfattades av många som Guds straff för det supiga och syndiga liv som fördes där.

I slutet av 1770-talet byggdes en sluss vid Åkerström, Gustaf Adolfs sluss. Det innebar att varorna kunde fraktas till och från Åkersvass nedanför fallen i Trollhättan. Då var också en sluss i Karls Grav

vid Brinkebergskulle klar så det gick att ta sig ner till Trollhättan med båt. För att komma förbi fallen i Trollhättan byggdes en 2,5 km lång väg, bitvis en träbro, den s.k. Antonssonska träbron. Därmed borde Edsvägen och Åkerström ha förlorat sin betydelse, men det fanns starka ekonomiska intressenter som ville behålla den så de sänkte transport-avgifterna. Detta gjorde att trafiken över träbron blev oansenlig. Efter ett par år nåddes en överenskommelse som innebar att de största handelshusen i Göteborg tog över träbron och varutransporterna på den. Först då var det slut med transporterna på Edsvägen. Rester av slussen vid Åkerström, som var i bruk fram till 1916, finns fortfarande kvar.

*Stig Bratt*

### **Ångfartyget Dansätter.**

Dansätter byggdes på Rättaregårdens Varf som låg vid Nyland strax söder om Lödöse. Det var skeppsbyggmästare Gustaf Persson som startade och drev varvet från 1876 till 1891. Under tiden han hade varvet byggdes 10 segelfartyg och 6 ångfartyg. Dessutom förbyggdes närmare 20 fartyg. År 1880 byggdes det största fartyget, ångaren Wanhem, som var 41,7 m lång.

1889 fick varvet beställning på en lastpråm till Transport AB Motala. Den skulle vara 29 m lång och 6,8 m bred och byggd av trä på järnspant. Efter ett par månader ändrades kontraktet. Pråmen skulle förlängas och ha en bädd för ångmaskin och vara förberedd för propeller. Dessutom skulle den ha ett däckshus akterut. Priset var 15 000 kr. Motala verkstad fick sedan order på ångmaskinen m.m. till en kostnad av 17 500 kr. Pråmen hade blivit en ångare. Skrovet byggdes på Rättaregårdens Varf och togs sedan till Motala där det inreddes och kompletterades och ångmaskinen installerades. Dansätter gjorde en provtur med gott resultat på Vättern i september 1890. Hon beskrevs som det lastdrygaste fartyget på Göta kanal och den första resan gick till Göteborg med trälast.

Hon trafikerade sedan kanalen och älven, men gjorde också många resor till Danmark och England. 1894 blev bruksägaren Oscar Lundqvist i Västra Ny huvudredare. I maj 1895 när hon var på väg från England råkade hon ut för en våldsam orkan och en brottsjö höll på att sänka henne, men hon klarade sig och reparerades sedan i Motala. Året därpå gjorde hon bl.a. några uppmärksammade resor från Motala Verkstad till Ryssland med lokomotiv. Befälhavare var under många år sjökaptenen Carl Andersson och 1904 blev han huvudägare. Dansätter gick nu på traden Göteborg-Vadstena-Motala-Linköping med fraktgoods och anlöpte på vägen flera mindre hamnar. 1914 såldes hon till Marstrand och efter ett par år där såldes hon till Rederi AB Transit i Stockholm.

På nyårsafton 1917 hade Dansätter lastat tegel och lera i Rønne på Bornholm och avgick sedan mot Stockholm. Den 2 januari, när man hade kommit utanför Ölands norra udde, råkade man ut för en svår storm och fartyget tog in vatten och började sjunka. Befälhavaren Johan Lundberg skrev då ett brev till sin fru och skickade iväg det med flaskpost. Det nådde faktiskt fram till familjen så småningom. I brevet skrev han att fartyget ligger redlöst och halvt med vatten. Dansätter sjönk med man och allt. Vad som orsakade förlisningen är okänt. Hon var enligt uppgifter väl underhållen och hade sjövärdighetsbesiktigats för Östersjöfart strax innan haveriet.

*Stig Bratt*

### **Årsmötet.**

Den 11 september kunde vi äntligen ha årsmöte. Det hölls i Sankt Peders församlingshem. Bert Kopp inledde med att hälsa alla välkomna. Därefter hedrades de medlemmar som avlidit under året.

Till mötesordförande valdes Bo Björklund. Han gick igenom verksamhetsberättelsen. År 2020 präglades naturligtvis av pandemin, men trots det försökte föreningen hålla igång viss verksamhet. I början av året var det varvs- och sjöfartskafé och arbetet med att dokumentera varven och sjöfarten har fortsatt. Man har också tillsammans med Anders Lundin Lightray Production och Bo Björklund arbetat med en film om Lödöse Varfs historia. Föreningen hade 193 medlemmar vid årsskiftet. Verksamhetsberättelsen godkändes. Bo gick också igenom kassarapporten och den godkändes. Även revisionsberättelsen godkändes och styrelsen gavs ansvarsfrihet.

Styrelsen presenterade verksamhetsplan och budget för år 2021. Båda godkändes. Jan-Eric Nordström valdes till kassör i två år och Stig Bratt till styrelseledamot i två år. Till revisor i två år valdes Anders Gustavs-son och till revisorsuppleant i ett år valdes Stig-Ingvar Persson. Lars Löfberg valdes till valberedare.

Styrelsen föreslog oförändrad medlemsavgift, alltså 125 kr, för år 2022. Mötet godkände förslaget. Bert Kopp informerade om att vi fått en stor bokdonation. Bo Björklund tackade för förtroendet och förklarade årsmötet avslutat. Sedan bjöd föreningen på kaffe och därefter såg vi på den nya filmen om Lödöse Varf.

*Stig Bratt*

**Kommande aktivitet.**

Följande aktivitet är inplanerad:

- Årsmöte lördagen den 26 februari klockan 12.

*Stig Bratt*

---

**Varfs- och Sjöfartshistoriska Föreningen i Göta älvdalen**

Långgatan 9, 463 71 Lödöse

E-post: info@ varfshistoriska.se

Styrelsen:

Bert Kopp 0303-33 60 85, Jan-Eric Nordström 0520-66 04 71,  
Stig Bratt 076-23 92 299, Åke Karlsson 072-23 31 159,  
Erik Kolthoff 073-42 57 546, Urban Pettersson 0520- 66 03 69,  
Björn Sörgaard 031-32 27 436.