

Ångslupen Axel.

Lödöse Varf byggde på 1930-talet tre passagerarfartyg. Förutom Disa och Vesta för Styröbolaget var det Axel för Lotten Lindvall i Nättraby. Axel finns, precis som de båda andra, kvar i trafik och är ganska lite förändrad till sitt yttre även om en hel del förbättringar gjorts under åren. Axel skulle trafikera den 14 km långa sträckan mellan Karlskrona och Nättraby. Lottens make Axel Lindvall hade startat en ångsluplinje där redan 1884 och när han avled 1931 tog hon över verksamheten.

Axel är 18,3 m lång och 4,5 m bred och på 30 bruttoton och kunde ta 140 passagerare. De flesta nybyggda fartygen vid den här tiden utrustades med motor, men för att hon skulle gå så tyst som möjligt på Nättrabyån fick hon ångmaskin. Det var en begagnad kompond-ångmaskin på 75 ihk som var tillverkad på Motala Verkstad 1902. Maxfarten var cirka 8 knop. Axel blev den sista ångslupen för passagerartrafik som byggdes i Sverige.

Det ingick i kontraktet att varvet skulle leverera fartyget till Blekinge, men det höll på att gå illa. När de passerade Falsterbonäset råkade de ut för en brottsjö och fick in vatten i maskinrummet, men de fick lagt om kursen och klarade sig. På den tiden gick fartygstrafiken utanför Skanör och Falsterbo. Falsterbokanalen byggdes i början av 1940-talet.

Axel ägdes av Lotten Lindvall till 1954 då dottern Rut Gussie Jephson tog över fartyget. 1960 motoriserades Axel. Den gamla ångmaskinen byttes ut mot en Volvo Penta motor på 150 hk. 1972 köpte Nättraby kommun fartyget för 55 000 kr. I samband med detta genomgick Axel en omfattande reparation på Karlskronavarvet. Ett par år senare blev Karlskrona kommun ägare till fartyget när man slog ihop Nättraby kommun med Karlskrona, men Axel fortsatte att trafikera samma sträcka. 1983 fick hon bl. a. en ny maskin, en Volvo Penta MD 100B på 144 hk vid en ombyggnad på varvet i Karlskrona. 1993 överfördes fartyget till Affärsverken Karlskrona AB och 2010 blev Karlskrona kommun åter ägare till Axel, men drift och bemanning sköts av Affärsverken Karlskrona AB. 2012 var det dags för byte av maskin igen. Då utrustades Axel med en Volvo Penta D7 på 200 hk.



Passagerarfartyget Axel.

Axel får idag ha max 90 passagerare och går fortfarande vid 89-års ålder troget under sommarhalvåret sträckan Fisktorget i Karlskrona - centrum i Nättraby. Hon används också i chartertrafik.

Stig Bratt

Vattnets väg till havet.

Göta älvs källa är en bäck vid fjället Brändstöten som via Lill-Tandsjön och Stor-Tandsjön mynnar ut i sjön Rogen ett par mil sydväst om Tännäs i Härjedalen. I samma område finns även källorna till Österdalälven och Ljusnan. Från sjön Rogen, som sträcker sig in i Norge, rinner vattnet via Röa till sjön Femunden. Från Femunden leder Trysilelva, eller Klara som den också kallas, och flera vattendrag ansluter från norska Trysilfjällen. Vid gränsen till Sverige byter Trysilelva namn till Klarälven som så småningom mynnar ut i Väneren som i sin tur har avtappning via Göta älv. Tillsammans bildar Klarälven och Göta älv Sveriges största flodområde omfattande cirka 50 000 km² eller en tiondel av Sveriges yta. Det räknas också som Nordens längsta vattendrag cirka 730 km långt. På vägen mot Kattegatt faller vattnet drygt 770 m och detta tas till vara i flera kraftstationer.

Den första och största kraftstationen på den svenska sidan ligger i Höljes i Värmland. Den byggdes 1957- 1962 och har en fallhöjd på hela 88 m. Totalt finns det ett tiotal kraftstationer i Klarälven. Älven användes länge som flottningsled och blev Sveriges sista älv med flottning. Det var många bogserbåtar som sysselsattes med att förse sågverken och pappersbruken med timmer och massaved. Omkring 1960 flottades en miljon m³/år, men 30 år senare upphörde all flottning. År 1997 togs ett regeringsbeslut som innebar att rättigheten att flotta virke upphörde och numera är det bara turister som färdas på timmerflottar på älven.

Vänerens yta är 5 500 km² och därmed är det den största insjön i EU och den tredje största i Europa. Medeldjupet är 27 m och det största djupet 106 m. Man beräknar vattenvolymen till 153 km³ och trots att det är många stora tillflöden såsom Byälven, Norsälven, Gullspångsälven, Tidan, Lidan och inte minst Klarälven så skulle det ta omkring nio år att fylla sjön om den var helt torrlagd.

Förr var Vänerens nivå direkt beroende av vädret och kunde variera över 2,5 m från år till år. När kraftstationen i Vargön byggts på 1930-talet kunde nivån styras och år 1937 kom en vattendom som säger att Vänerens vattennivå får regleras mellan 43,16 och 44,85 m över havet. Det är en svår avvägning hur mycket som ska tappas. För stor avtappning ökar risken för skred och ras i Göta älv dalen. Den nederbördsrika vintern 2000/2001 blev det stora översvämningar trots att avtappningen låg över det tillåtna. Detta ledde till att länsstyrelsen i Västra Götaland och Vattenfall kom överens om en ny tappningsstrategi för ett år sedan.

Sjöfarten på Väneren och Göta älv har haft och har mycket stor betydelse för det regionala näringslivet, framför allt för Värmland. Idag fraktas knappt två miljoner ton årligen på älven, vilket motsvarar lasten på omkring 65 000 lastbilar.

I Göta älv finns fyra kraftstationer. Den första i Vargön med fallhöjd på cirka 5 m. I Trollhättan, Olidan- och Hojums kraftstationer, är fallhöjden 32 m och i Lilla Edet 7 m. Medelvattenföringen är närmare 600 m³/s och det tar 1,5 - 5 dygn för vattnet att ta sig från Väneren till havet.

En mycket viktig användning av älven är som vattentäkt både för dricks-vatten och som kyl- och processvatten för industrin. Älven försörjer omkring 800 000 människor med dricksvatten. Vid Bohus delar den sig i två grenar Nordre älv och Göta älv. Det mesta vattnet, omkring 70 %, rinner ut via Nordre älv, men mängden kan styras med Ormoskärmerna. Det är en anläggning med två klaffar som byggdes på 1930-talet för att minska risken för saltvattenproblem vid Göteborgs vattenintag. Vid normal avtappning och väderlek ligger skärmarna på botten, men vid låg vattenföring eller högt vattenstånd i havet kan de resas så att en del av vattnet fördelas om från Nordre älv till Göta älv.

Stig Bratt

Ett isdrama på älven.

Förr sköttes mycket av kommunikationen över älven av överroddare som fanns på flera ställen i Göta älv dalen bl.a. mellan Lödöse och Thorskog. Det var inte riskfritt att ta sig över när det var mörkt, dimmigt eller när det snöade. Dessutom var drivisen ett problem vintertid.

Julafton 1923, alltså för hundra år sedan, var det snöstorm och drivis. Med middagståget till Lödöse kom det omkring 20 personer som skulle fira jul hos vänner och släktingar på andra sidan älven. Överroddaren lydde under Thorskogs Bruk som då ägdes av Eskil Larsson. Han ägde även roddbåten. Eskil hade förbjudit roddaren att ge sig ut på älven på grund av drivisen, men han rodde ändå över till Lödöse för att hämta de som kommit med tåget. Han kunde inte ta alla på en gång utan några fick vänta

i Lödöse. Den första turen gick bra, men när han skulle hämta resten fastnade båten i drivisen och drogs med nedåt älven. Ombord i roddbåten fanns en hjälproddare och en ung pojke. Deras utsatta läge observerades både av roddarens fru och av de som väntade på bryggan i Lödöse. Roddarens fru skyndade sig till en handlande strax intill som i sin tur ringde till Eskil Larsson för att få hjälp, men Eskil var sjuk så hans fru Ester svarade och hon bad handlanden att försöka skaffa fram hjälp till de nödställda. Efter flera försök fick han tag på en båt som kunde hjälpa till. Det var bogserbåten Inez som tillhörde Sulfit AB Göta som ställde upp, men det tog flera timmar så de nödställda kunde inte räddas förrän vid 8-tiden på kvällen. Sedan hämtade Inez de som väntat i Lödöse och tog dem över till Thorskog där de kunde fira jul om än mycket senare än tänkt.

Stig Bratt

Kommande aktiviteter.

- Varvs- och sjöfartskafé i föreningslokalen varje tisdag klockan 17-19 från den 9 januari till den 26 mars.
- Årsmöte i föreninglokalen den 24 februari klockan 12.

Stig Bratt

Varfs- och Sjöfartshistoriska Föreningen i Göta älvdalen
Långgatan 9, 463 71 Lödöse
E-post: [info@ varfshistoriska.se](mailto:info@varfshistoriska.se)
Styrelsen:
Bert Kopp 073-59 00 861, Jan-Eric Nordström 0520-66 04 71,
Stig Bratt 076-23 92 299, Åke Karlsson 072-23 31 159,
Urban Pettersson 070-14 72 134, Björn Sörgaard 031-32 27 436.