



Föreningen Karlstad Lever

är en ideell förening som verkar för att värdefulla hus och miljöer i Karlstad bevaras, att Karlstad kulturföreningar får sitt lokalbehov tillgodosett, samt att det i Karlstad skapas en levande kulturmiljö med sådan ideell verksamhet som befrämjar kontakt mellan människor i olika åldrar och med skiftande livserfarenhet. Ta gärna kontakt om du vill veta mer om verksamhet eller vill ge ditt stöd genom medlemskap.

Föreningen Karlstad Lever
Verkgatan 1
652 19 KARLSTAD
Tel: 054 - 10 00 00
www.gjuteriet.nu



Medlemskap
Årsavgift 2005:
Enskild medlem 60:-
Organisation/ förening 150:-
Postgiro 4396613 -4

Sjöfartsstaden Karlstad



En guide vid Kulturhusens Dag 2005

Utgiven av Föreningen Karlstad Lever

*Omslagsbilden är ett utsnitt ur en oljemålning av Henrik Lilljebjörn omkring 1860.
Foto: Värmlands Museum.*

© Karlstad Lever,
Elisabet Larberg och Åke Sallnäs
Tryck: Digitaltryckeriet i Karlstad
Layout och formgivning: Åke Sallnäs

KULTURHUSENS DAG är ett europeiskt arrangemang. Idén att första söndagen i september varje år uppmärksamma en speciell kulturmiljö och bjuda in till gratis besök och guidning kommer från Europarådet. Närmare 50 länder deltar och besökarantalet är närmare 20 miljoner. Riksantikvarieämbetet är huvudarrangör av Kulturhusens Dag i Sverige.

Årets tema är sjöfartens miljöer och intresset är stort runt om i landet. I Karlstad har Föreningen Karlstad Lever sedan flera år tillbaka med stöd från Karlstad kommun, arrangerat Kulturhusens Dag. I år sker samarbetet med Ångbåtssällskapet Polstjärnan, Värmlands Sjöfartsgille, Värmlands Museum, Café Slusswakten, Solabåten Rederi AB, Café August och ett antal privatpersoner. Ekonomiskt bidrag har erhållits från Vänerhamn AB, Stora Enso, Ahlmark Lines, Metso Paper och Karlstads kommuns Kulturnämnd och Stadsplaneringsförvaltning.

Handels och Sjöfartsstaden

av Åke Sallnäs

Sjöfarten på Vänern liksom tings- och handelsplatsen Tingvalla har medeltida ursprung. Om de medeltida förhållandena har vi mycket knapphändiga kunskaper, endast ett och annat källfragment som bekräftar Tingvallas betydelse. Sjöfart på Vänern kan vi belägga genom marin- arkeologiska fynd av fartyg med last som kunnat dateras till medeltid. Bergsbruket i Värmland är också medeltida, dokumenterat av det privilegiebrev som Erik av Pommern utfärdade för Värmlandsberg år 1413. Alla bitarna för att konstatera existensen av en medeltida sjöfart på Vänern, finns således på plats. I avseende på exporten av järn har detta förnekats av äldre historiker; t ex skriver Nils Holmberg, när han behandlar järnhanteringen vid Värmlandsberg, att ”järnet måste ha forslats på vintervägar och då gått antingen över Lidköping eller Skara.” Jag tror att detta är en felaktig slutsats; det värmländska järnet skeppades, med största sannolikhet redan under medeltiden på köl, över Vänern, för vidare export.



Karlstad och uthamnen Skoghall på 1780-talet. Utsnitt ur sjökort över "Östra delen af Sjön Wenern af Johan Nordenankar, 1788."



Vy över älven och gamla hamnen. Oljemålning. Foto: Värmlands Museum

Tingvalla fick, vid Carl IX:s stadsgrundande år 1584, namnet Karlstad (Karlstad). Den nya stadens läge vid Klarälvens utlopp i Västeuropas största sjö – Vänern – gav sig som en självklarhet. Handel med varor kräver transporter. Före järnvägarna och bilismen fanns egentligen bara ett transportsätt för skrymmande, långväga transporter – nämligen sjöfarten. Vid floder, älvar och åar växte befolkningscentra upp och då i synnerhet vid dessa vattendrags utlopp i sjöar och hav. Karlstad är ett bra exempel på ett befolkningscentrum vilket vuxit fram som en handel- och sjöfartsstad p g a sitt läge. Man kan sålunda konstatera att Karlstads existens är avhängigt av läget, handeln och sjöfarten. Något som man nog skulle önska en bättre återspeglning av vid dagens stadsplanering liksom vid stadens och länets kulturcentra.

Karlstads ideala läge vid Klarälvens utlopp i Vänern återspeglades inte fullt ut lika idealt i avseende på hamnförhållandena. Ut- och inskeppningen i skutorna skedde vid Skoghall dit godset fraktades i pråmar – lastbåtar – vilka i sin tur lastade och lossade i den gamla inre hamnen vid nuvarande Residenstorget, då kallat Salttorget. Besvärligheterna illustreras bäst genom P.J. Warbergs ord ur hans år 1815 utgivna seglingsbeskrivning över Vänern:

Skoghalls hamn

Belägen vid utloppet af Clara Elf, är Carlstads Lastageplats; ankarbotten består af god lera och sand; hamnen är liten och obegynn, ty syd och sydvästliga vindar häfva in grof sjö – och vindarna emellan nord och west besvärar mycket, i synnerhet under svart blåsnäder, och då flera fartyg ligga utmed hvarandra, som brukligt är; Reling emot Reling. Dessa olägenheter afhjelpes, om den stora sandbanken som ligger tvärs öfver hamnen emellan Anholmen och Timmerlänsan kunde medelst muddring genomträngas och öppna farvattnet till den säkra ankarsättningen innanför banken. – Smärre fartyg som legat 5 a 6 i hamn, hafva fordom gått öfver banken, hwilken, nu uppgrundat till olägenhet öfver för de minsta lastbåtar.

Med stora grundt gående båtar, föres lastningsämnena emellan Staden och Skoghall; men äfven denna fart, är högst besvärad af flera sandbankar i Elfvén.

Förutom att Skoghall var en dålig hamn vid ogynsamma vindar, var det stora problemet uppgrundningarna i älven – det är stora mängder sand som årligen transporteras av Klarälvens strömmande vatten och deponeras där man minst önskar det. Man blev sålunda klar över att en ny hamn behövde anläggas. Olika förslag till lösning diskuterades och ventilerades under 1800-talets första årtionden. År 1833 hade storamiralsämbetet verkställt undersökningar och framlade förslag till en ny hamnanläggning. Man förordade att en hamn med stenkaj skulle byggas på östra stranden av Kanikenäset som skulle genomgrävas. Det slutliga förslaget, som även inkluderade en genomgrävning av Tingvallaön för att nå östra älvgrenen med en kanal och sluss, godtogs och arbetet började år 1835.

Den nya hamnen med kanal och sluss stod färdig och invigning kunde ske den 30 augusti 1838. Hamnanläggningen som också försågs med en



Centrala Carlstad med gamla hamnen på 1850-talet. Utsnitt ur "Karta öfver Staden Carlstad," upprättad 1857.

ny Järnväg är de båda stenkajer som idag utgör inseglingen till det vi idag kallar inre hamnen. Pråmarna med laster uppifrån Klarälvsdalen kunde nu ta sig ut till Kanikenäshamnen där godset omlastades för vidare transport på skutor och ångfartyg ner till Göteborg. Från och med år 1840 kunde även laster härifrån gå utrikes, detta år fick nämligen Carlstad stapelstadsrättigheter. Dessa rättigheter innebar att man fick skeppa gods direkt från Carlstad till utrikes ort. Tidigare då man endast haft uppstadsrättigheter fick man enbart skeppa inrikes. Om godsets slutliga destination var en utrikes ort, fick det skeppas till en stapelstad, för omlastning och vidare export. För Karlstads del var det i allmänhet stapelstaden Göteborg. Den nya hamnen och kanalen ägdes och förvaltades av ett bolag, "Carlstads Hamn- och Kanal-Bolag".

Det dröjde dock inte många år innan man blev på det klara med att detta inte var en perfekt lösning för stadens hamnverksamhet. Naturens nyckfulla krafter spelade karlstadsborna spratt efter spratt. Dels visade det sig att man fick stora problem med uppgrundningar i östra älvgrenen och dels hade man problem med låga vattenstånd. Vi saxar ur Nya Wermelandstidningen för år 1844:



Inre hamnen vid slutet av 1800-talet. Foto: Värmlands Museum.

kanalbygget. Bruksintressenterna upp efter Klarälvsdalen, som också skulle bidra till bestridandet av kostnaderna för anläggningen, hade inte något behov av ett större djupgående för sina pråmar. De hade vägrat att acceptera de högre kostnaderna för en djupare kanal. Utan deras ekonomiska bidrag hade projektet inte kunnat genomföras och borgerskapet i Karlstad hade fått vika sig.

Man började nu se sig om efter andra lösningar. Ett alternativ som provades var att via Suttersälven och Västra älvgrenen gå upp till stadens gamla hamn vid Salttorget. Detta hade gjorts ett antal gånger med bl a ångbåten John Ericsson. För att denna lösning skulle bli permanent krävdes dock omfattande arbeten i form av bl a muddring och utprickning.

Den lösning man slutligen fastnade för var att i Tyggårdsviken gräva en kanal till fullt vänerdjupgående, 10½ fot. Nedanför cellfängelset vid Näbben skulle anläggas en hamnbassäng. Arbetet påbörjades 1858 och den 9 september 1861 invigdes "Nya hamnen". Det som då skapades var vad vi idag kallar Inre hamnen. Tidigare var dock hamnbassängen mycket större än vad den är idag. I samband med detta, år 1858, övertogs

kanalbolaget av staden och en hamnstyrelse med en förvaltning tillkom. Hamnstyrelsen och dess förvaltning kom att bli en av stadens mest långlivade men år 1994 upplöstes den i samband med Vänerhamns tillkomst.

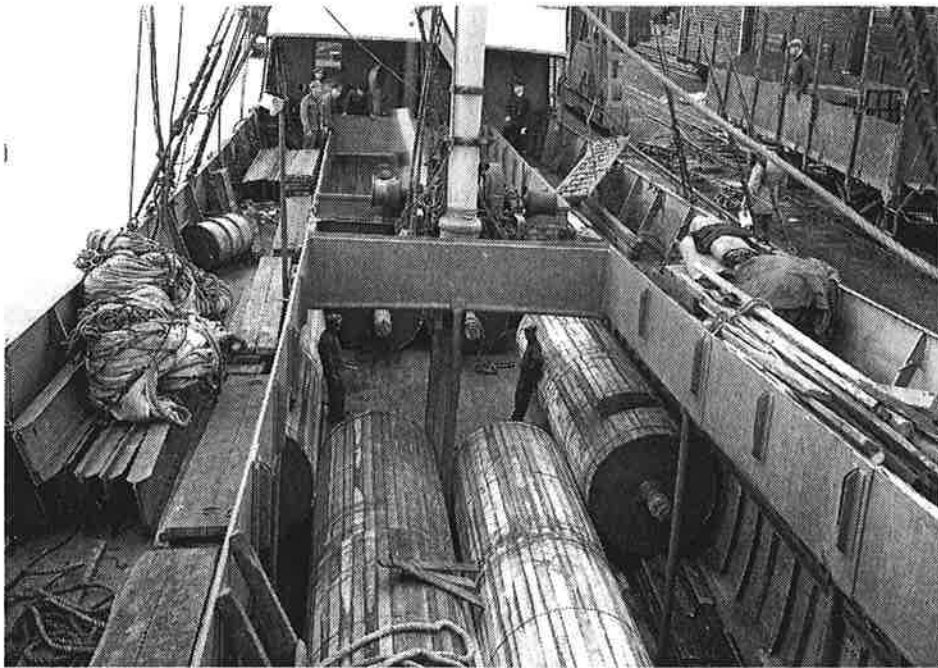
I slutet av 1800-talet fann man att Inre hamnen började bli för trång då trafiken på hamnen ökade allt mer. Trollhätte kanal – som är Vänerns förbindelse med havet – skulle byggas ut för att göra det möjligt för större fartyg att ta sig upp i Väneren. Man beslöt sig sålunda för att bygga en ny hamn som kunde ta emot dessa större fartyg. Hamnen skulle placeras ut vid Kanikenäset öster om gamla hamnen som tillika utgjorde insegling till Inre hamnen. Arbetet påbörjades 1902 och stod färdigt 1906, men förklarades officiellt färdigt först 1907.

Detta blev det vi idag kallar Yttre hamnen. Den utbyggdes successivt under 1900-talets lopp. Under 1950-talet ändrades inloppet till Lambergstjärnet och styckegodskajen byggdes. År 1960 invigdes den nya oljehamnen på Kalvholmen vilken under en tid kom att bli Sveriges största inlandsdepå för petroleumprodukter. I början av 1970-talet byggdes Vänerterminalen och djupet i hamnbassängen muddrades till 6 m för att kunna ta emot 5.30 m:s djupgående fartyg. Detta var det nya maximala djupgående som blev möjligt tack vare 1973 års utbyggnad av Trollhätte kanal.

Under toppåren på 1980-talet omsattes i hamnen ca 1,3 miljoner ton sjögod. Idag är bilden annorlunda, vänersjöfarten, som för en allt mer tynande tillvaro till förmån för järnvägs- och landsvägstransporter, har fått stryka på foten, och idag går det mesta godset till och från hamnen landvägen.

Hamnens anläggningar ägs av kommunen, men förvaltas av Vänerhamn AB som även förvaltar hamnarna i Kristinehamn, Otterbäcken, Lidköping och Vänersborg. Detta bolag som efter år 2006 inte längre anser sig ha behov av den del av hamnen som kallas Värmlandskajen, kommer att återlämna denna till kommunen. Värmlandskajen, vilken tidigare kallades Kolkajen, utgör den ursprungliga Yttre hamnen som stod klar 1907.

Vad som skall ske efter 2006 är oklart men mycket tyder på att man tänkt sig bygga bostäder på området.



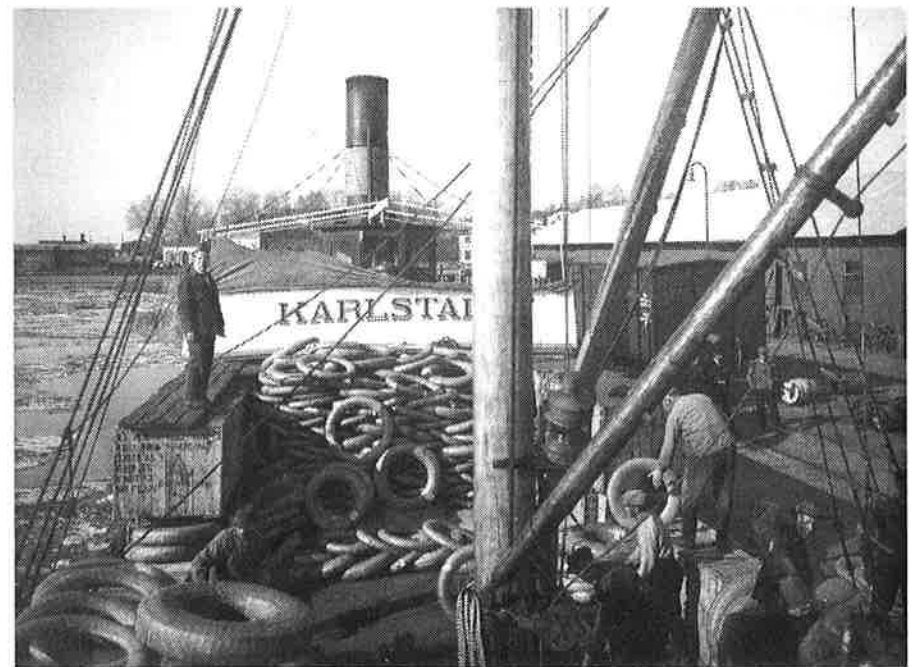
Kanalfarare lastar i Yttre hamnen. Foto: Värmlands Museum.

Varuströmmarna över Karlstad hamn

av Åke Sallnäs

Berget och skogen är den grund på vilken Värmland och Karlstad har byggt sitt välstånd – d v s exporten av järn- och trävaror. Det var också exporten av dessa produkter som under en mycket lång tid utgjorde den viktigaste inkomstkällan för Karlstad och dess hamnar.

Från början var järnet den stora produkten. I östra Värmland bröts malmen och förädlades i hyttor till tackjärn. Detta tackjärn som ej var smidbart transporterades till järnbruken där det förädlades till stång- och manufakturjärn. Järnbruken låg spridda över Värmland, åtskilliga låg längs Klarälven. Tackjärnet från hyttorna i öst till klarälvsbruket gick tidigt över land på vintervägar, men i takt med förbättrade hamnförhållanden i Karlstad kom mer och mer tackjärn att transporteras sjövägen. Detta järn skeppades från Kristinehamn till Kanikenäset där det omlastades i pråmar. Pråmarna gick sen via Pråmkanalen uppför älven till de olika järnbruken. När det sedan förädlats till stång- och manufakturjärn lastades



Ångfartyget Karlstad lossar i Inre hamnen någon gång på 1930-talet. Foto: tillhör Sven Larsson.

det åter i pråm, gick utför älven till Karlstad för vidare export. Under 1800-talets senare hälft minskade järnets betydelse men då hade i stället skogens produkter tagit över.

Trävaruexporten utgjorde till en början skeppning av rundtimmer, master, spiror och sågblockar. Master kallades det timmer som var långt och grovt, spiror var långt timmer men av klenare dimension. Sågblockar var timmer som skulle försågas till plank och brädor. Denna timmerexport tog fart under 1600-talet, ökade under 1700-talet och exploderade under 1840-talet. Timret flottades utför älven, till en början till Skoghäll, men fr o m 1840-talet till Kanikenäset, där det lastades i skutor. Sågblockarna skeppades därifrån till de många sågarna i Göta älvdalen, vid Trollhättan och Lilla Edet. Dessa sågar som var i drift från början av 1600-talet fram till 1870-talet, utgjorde Sveriges första stora sågverksdistrikt. Men i takt med sågverkens utbyggnad i Värmland, fick exporten av sågade trävaror en allt större betydelse.

Under 1800-talets senare del hade man lärt sig förädla skogsråvaran till papper och på många platser där det tidigare funnits ett järnbruk växte

Värmland var, till följd av skogs- och bergsbruket ett underskottsområde i avseende på livsmedelsförsörjningen. Jordbruken var mycket små då hemmanen kluvits många gånger. Landskapet var under 1880-talet ett av de landskap där hemmansklyvningen gått allra längst. Detta var möjligt tack vare de biinkomster man kunde få genom bergs- och skogsbruket. Bisysslor som kunde bestå av kolning, flottning eller körslor. Men det gjorde också att det fanns ett underskott på livsmedel. Spannmål, salt och sill men även en och annan flaska rhenskt eller konjak hörde till de vanligaste importvarorna över hamnen. Kort kan man uttrycka det som landshövdingen gjorde i sin femårsberättelse för år 1848:

A detailed historical map of Karlstad, Sweden, showing the city's layout, surrounding water bodies, and various islands. The map is oriented with North at the top. The city of Karlstad is centrally located, with a grid-like street pattern. To the north is the city of Långsele. To the east is the city of Järn. To the south is the city of Åre. The map also shows the city of St. Orrholmen and the city of Åre. The map is titled 'KARLSTAD' in large, bold letters. The map is a black and white reproduction of a historical document.

A black and white photograph of a waterfront scene in St. Louis, Missouri. On the left, a row of large, multi-story brick buildings with many windows and chimneys lines the riverbank. In the foreground, there is a wide, flat, light-colored area, possibly a beach or a cleared lot. To the right, a river flows, and a long, low bridge or walkway extends into the distance. A single person is standing on the right side of the foreground, near the water's edge. The sky is clear and bright.

*Karlstads gamla hamn
av Åke Sallnäs*

Nedanför bron låg Salttorget med sina kajer och bodar. Hit skeppades salt, sill, spannmål och andra livets nödvändigheter. Salttorget låg vid nuvarande Residenstorget. Kajerna var från början ganska dåliga men byggdes ut och förbättrades efterhand. Hit kom godset antingen i lastbåtarna som omlastat vid Skoghall eller också i mindre segelfartyg

som kunde ta sig upp för älven. Vissa år, då vattenståndet var högt, kunde även något större fartyg ta sig upp. När det var marknad kom västgöta-bönderna seglande i sina små båtar, gick uppför älven och lade till vid Salttorget där de saluförde sina gårdsprodukter och spannmål.

En bit nedanför torget låg sjötullen – den låg vid nuvarande Älvgatan strax nedanför landfästet till järnvägsbron – här fick sjöfarande på väg upp till staden erlägga tull. År 1823 slopades tullavgifterna städerna emellan och sjötullens funktion upphörde.

På 1790-talet fann stadens borgerskap att Salttorget inte längre fungerade på önskvärt sätt, det blev allt mer överbelastat och belamrat med bodar och magasin. Man sökte ny plats och fann den på andra sidan älven – där teatern numera är belägen. Det nya torget benämndes ”Nya salttorget” och hit förlades bodar och magasin.

Den gamla hamnen var alltjämnt i bruk även efter år 1838, då Kanikenäshamnen med tillhörande pråmkanal anlagts. Dels fördes godset med pråmar från Kanikenäset genom kanalen till gamla hamnen, dels förekom det vissa år, då vattenståndet så tillät, att fartygen gick upp via Suttersälven och Västra älvgrenen. Detta senare, var nog i ganska hög grad en åtgärd från Karlstads handlande för att demonstrera sitt missnöje med 1838 års hamn- och kanalbyggnad. Men från och med år 1861, då den ”Nya hamnen” – det vi idag kallar Inre hamnen – blev färdig, hade stadens gamla hamn tjänat ut och förlorade allt mer i betydelse.



Bogserbåten Laxen på väg i Pråmkanalen med destination Forshaga. Pråmen är lastad med svavel som intagits från ett större fartyg i Yttre hamnen. Foto: N Almgren, VF.

Pråmkanalen och slussen av Åke Sallnäs

Byggdes under åren 1835 – 1838. Det vi ser av kanalen idag är bara en del av den ursprungliga kanalen. När Inre hamnen byggdes grävdes inloppskanalen till hamnbassängen utanför den gamla kanalen. På så sätt uppstod Långholmen på vars västra sida inloppet till Inre hamnen gick och på dess östra sida den gamla kanalen. Långholmen som inte längre finns var helt enkelt en del av den gamla kanalbanken. Kanalen innanför Långholmen är numera igenfylld och här låg tidigare Kanikenässågen. Numera är området bebyggt med bostäder.

Från början trafikerades kanalen av pråmar destinerade till bruk och lastageplatser längs Klarälven samt av karlstadsköpmännens pråmar, som

transporterade upp godset till staden gamla hamn vid Västra bron. Från och med 1849 då Frykstabanan anlagts gick det även pråmtrafik till och från Lyckan. Det var godset från Fryksdalen som nu nådde Karlstads hamn den här vägen. År 1861 då den "Nya hamnen" som vi idag kallar Inre hamnen anlagts, försvann transporterna från Kanikenäset till gamla hamnen vid Västra bron. Frykstabanan lades ner år 1870 och då försvann även den trafiken. "Järnbruksdöden" under 1870-talet innebar också att allt mindre järn kom att transporteras på kanalen. Efter sekelskiftet var det i huvudsak gods till och från Forshaga och Deje som skeppades på kanalen. Papper, pappersmassa och sågade trävaror nergående, kalksten, svavel och kol uppgående. Den störste nyttjaren av kanalen var Mölnbacka-Trysils bolag.

Från början trälades, seglades och till och med roddes pråmarna. Den första bogserbåten för pråmtransporter byggdes 1899 och följdes så småningom av flera och i fortsättningen kom trafiken helt att upprätthållas av pråmar som drogs av bogserbåtar.

Nyttotrafiken på kanalen upphörde 1957 och sedan dess har trafiken upprätthållits av Solabåten – i dess olika skepnader.

Nedanför slussen låg slussvaktarbostaden en byggnad som fortfarande finns kvar. Det är oklart när den byggdes men av gamla kartor att döma tycks den inte ha funnits före 1860. I slussvaktarbostaden är idag Café Slussvakten inrymt och härifrån går numera Solabåtens turer ut. De gick tidigare från residenstorget vid den gamla vattenhämtningsporten nedanför hamburgeriet som idag tronar på det gamla Salttorget.



Inre hamnen vid 1800-talets slut. Foto: Värmlands Museum.



Vy över Kanikenäset 1880-talet slut. Här ser man inloppet till Inre hamnen och den numera igenfyllda delen av pråmkanalen. Foto: Värmlands Museum.

Kanikenäset och Kanikenäsholmen

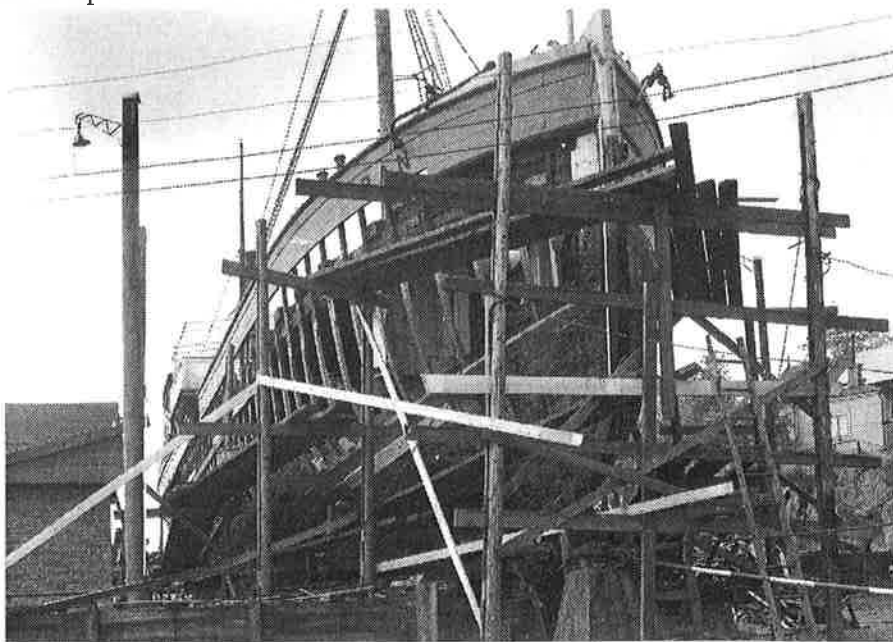
av Åke Sallnäs

Det vi idag kallar Kanikenäset är inte detsamma som det ursprungliga. När man i forna dagar talade om Kanikenäset menade man också delar av Herrhagen, åtminstone till och med Glasberget. Kanikenäsholmen blev inte en holme förrän 1838 då näset genomgrävdes vid kanalens byggande. Den del som idag är en marina och klubbhamn för KSS fanns överhuvudtaget inte, där fanns bara vatten.

Den äldsta byggnaden på Kanikenäset är den gula byggnad som idag ligger inträngd mellan Hammaröleden och den nya byggnationen i kvarteret Vågmästaren. Hur gammal den är finns det ingen som vet. Enligt Mats Ronge skulle det ha varit boställe för den av Skarastiftet tillsatta Kaniken, vars uppgift var att bevaka Laxfisket. Hur det verkligen förhåller sig med den saken kan bara bli en spekulation. Huset blev efter bygget av den nya hamnen Vågmästarbostad och hamnkontor. År 1859 uppfördes den byggnad som vi idag kallar hamnkaptensbostaden, det är den gula byggnaden på andra sidan Hammaröleden intill Våghuskajen. Denna byggnad blev bostad för hamnkaptenen – när så småningom en sådan tillsattes – och här hade han sitt kontor.

Ute på Kanikenäsholmen tycks den äldsta bebyggelsen ha varit den länsvaktarbostad som Hichens, Seaton & Hichens lät bygga. HSH ägde sågar vid Lilla Edet och skog uppe i Norra Klarälvdalen. Timret – sågblockarna – som avverkats uppe i norr flottades nerför älven förbi Karlstad och via Suttersälven ut till Kanikenäset där man hade sina länsor. Länsvaktaren hade att tillse dessa länsor samt att ombesörja lastningen i de egna skutorna som kom för att lasta vid Kanikenäset. Major Michael Koch som också hade sågar vid Lilla Edet och skogar i norra Värmland hade även han länsor vid Kanikenäset och sin man som tillsåg utlastningen i blockskutorna. Från 1850-talet flyttade även den största operatören i den tidens trävarurörelse, fr James Dickson, sin utlastning av sågblock hit.

När Inre hamnen anlades på 1860-talet fick Kanikenäsholmen på nytt landförbindelse via inseglingskanalens västra bank. Här anlades en promenadväg ut till holmen som nu blev ett kärt utflyktsmål för karlstadsborna. Idag utgör Café August den magnet som kan locka till ett besök på holmen.



Kanalbåten *Ran* under förbyggnad. Båten som var ett s k kompositbygge (trä på järnspant), får här ny bordläggning av trä på de gamla järnspanten. Foto: okänd fotograf.



Vy över varvet, 30- eller 40-tal? Till höger vid inloppet till Inre hamnen ses Järnvägen som revs 1957. Till vänster om inloppet brevid den ljusa byggnaden ses ett fartyg under nybyggnad på badden. Därefter ses ett fartyg under reparation uppdraget på släpen. Till vänster om släpen ligger ett par fartyg sidoförtöjda vid utrustningskajen. Foto: Värmlands museum.

Varv och skeppsbyggeri av Åke Sallnäs

Före Kanikenäshamnens tillkomst byggdes fartyg och skutor längs älvstränderna nedanför gamla hamnen vid Västra bron. Vi har ganska måttliga kunskaper om detta skeppsbyggeri men vet dock att det förekommit.

Efter 1838 och pråmkanalens tillkomst skapades en varvsplats vid kanalen nedanför Glasberget. På denna plats lät bland annat Hichens, Seaton & Hichens bygga skutor, för transport av sågblockar, s k blockskutor. År 1844 byggde man bland annat skutan Clara. Kunskapen om henne har vi tack vare det låga vattenståndet detta år. När fartyget var färdigbyggt kunde man, på grund av det låga vattenståndet inte sjösätta. Man gick då in med en skrivelse till kanalbolaget där man begärde att få dämra upp kanalen

för att kunna sjösätta. Detta beviljades och genomfördes genom att dämna upp inloppet till hamnen ute vid Kanikenäset med plankor och pressenningar. Sedan man öppnat båda slussportarna kunde man höja vattenståndet och därigenom lyckligen sjösätta.

Clara fortsatte att segla sågblockar på Vätern år efter år ända fram till 1878. Hon kom så småningom ut i saltsjöfart och sista spåret efter henne har vi 1935 då hon såldes till Estland – hon kan ha blivit 100 år.

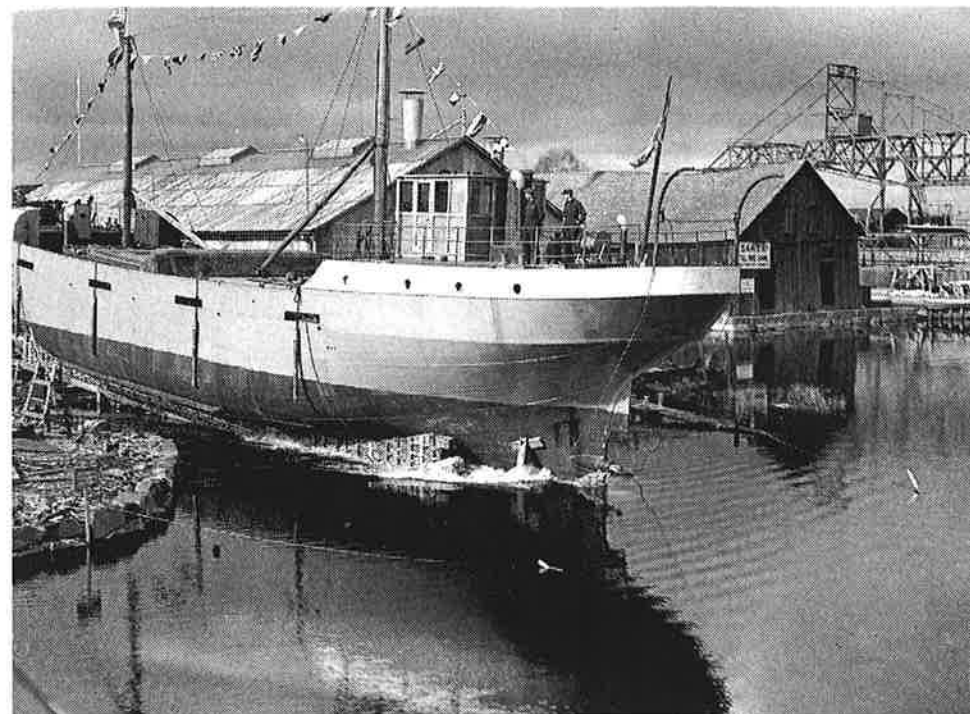
På den här platsen byggdes de första ångbåtarna i Karlstad, den första hette John Ericsson och hon stod färdig år 1852. Under 1850-talet byggdes här ytterligare 3 ångbåtar.

Varvsplatsen som till en början varit privat, övertogs så småningom av hamnen, varefter man upplät plats för nybyggnad och reparationer till de som så önskade. Under 1870-talet byggdes åter 4 ångfartyg på denna plats. Sjösättningen av det första fartyget i serien fick en olycklig utgång. Stapelavlöpningen skedde med fartygets långsida mot kanalen och när stapelblocken skulle slås bort kom två timmermän till skada och en avled. Orsaken till olyckan var att ett ankare som hade satts som säkring, inte höll tillbaka fartyget, utan lossade och rev med sig stock och sten.

Under 1880- och 90-talet tycks inga fler fartyg ha byggts på den här platsen och så småningom förlorade den i betydelse som varvsplats. I slutet av 1890-talet hade stadsfullmäktige, mot hamnstyrelsens mening, utarrenderat mark som tillhörde varvsplatsen, till Karlstads glasbruk. Glasbruket hade där byggt en lastbrygga. Resultatet av detta blev, förutom att hamnstyrelsen i vredesmod avgick, att man nog kan anse varvsrörelsen på den här platsen som förbi.

Den ökande sjöfarten gjorde behovet av ett välordnat varv allt mer påträngande och 1912 beslöt hamnstyrelsen att anlägga en slip på Kanikenäsholmen söder om inloppet till inre hamnen. Slipen är färdigbyggd 1913 och tas i bruk för torrsättning av fartyg. Man såg ett behov av att ha en mekanisk verkstad i närheten av slipen och underhandlingar fördes med Wennbergs Mekaniska Verkstad om att uppföra en sådan verkstad vid slipen. Men Wennbergs byggde i stället en egen slip vid sin verkstad i Maribergsviken.

År 1917 tar frågan en ny vändning då Värmlands Rederi AB köper



*Stapelavlöpning vid Karlstad Varv. Fartyget som sjösätts är stålmotorsegelaren Birgitta.
Foto: Värmlands Museum.*

slipen och arrenderar mark intill där man anlägger ett varv för reparation och nybyggnad av fartyg. Värmlands Rederi AB är ett Ahlmarksrederi. Man börjar nu bygga fartyg och de fyra första är en serie på fyra pråmar benämnda VR 1, 2, 3 och 4. Leveransen sker, 1918, till det egna rederiet och skall användas för godstransporter med egen bogserbåt från Vätern till Göteborg. Pråmarna är byggda av trä på järnspant och förhydda med plåt – d v s klädda med plåt i undervattensskroppen. Nu sker ingen ytterligare nybyggnation förrän år 1927 då två motorfartyg sjösätts "Mölnbacka" och "Ransäter" också av trä på järnspant. År 1928 bygger man en fiskebåt för leverans till Bohuslän. År 1934 levererar varvet sitt första stålfartyg – en stålmotorsegelare "Lurö". Nu följer en serie stålmotorsegelare som blir något av varvets specialitet. Det första rent motordrivna stålfartyg som byggs är "Ransäter" som går i sjön 1941. Hon hade en lastförmåga på 370 ton. Året därefter byggs det första fartyget

för utländsk köpare "Luise Bergman" vars redare är hemmahörande i Brake i Tyskland. Man fortsätter bygga motorseglare och varvar med vanliga motorfartyg. Den sista motorseglaren levererades i början på 1950-talet därefter byggs bara motorfartyg, såväl tankfartyg som torrlastare.

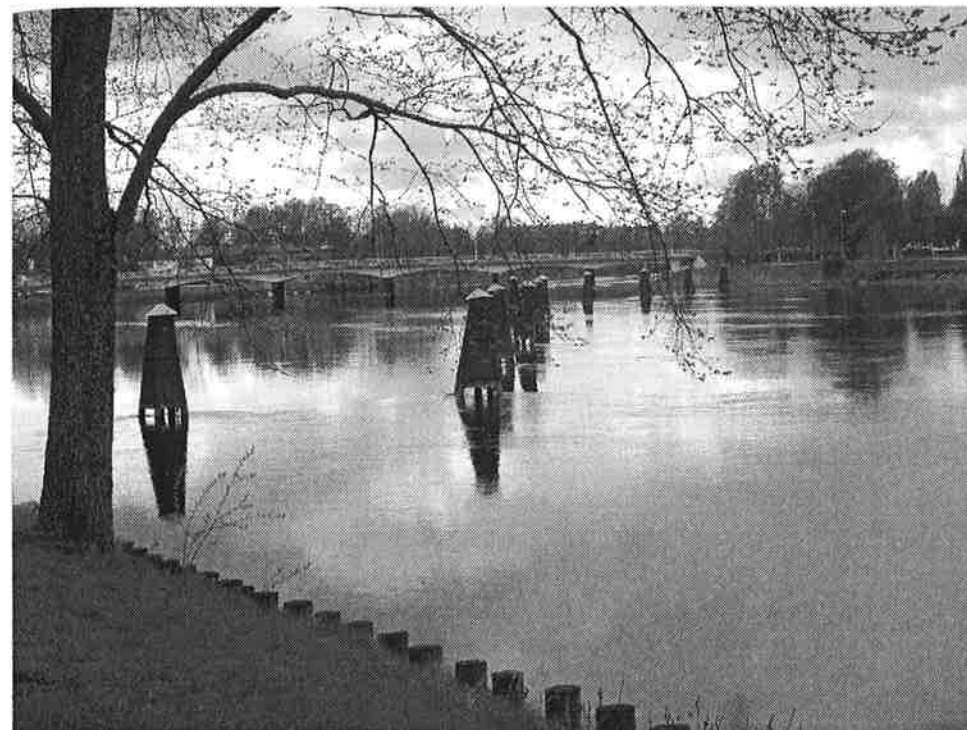
Det sista större fartygsbygget på varvet i Ahlmarks ägo, var tankfartyget "Tärnvik". Hon fick nybyggnadsnummer 148 – serien började på 100. Det är alltså det 48:e fartyget som byggts på varvet. År 1974 säljer Ahlmarks varvet till Fartygs Entreprenader AB. FEAB äger varvet mellan 1974 och 78, och under dessa år lät man bygga ett antal ståltrålare. Därefter drivs det till slutet av 1980-talet av 4 tidigare anställda med Nils Widme som chef. Den sista större operationen på varvet var förlängningen av tankfartyget "Situla" som skedde 1989. År 1996 torrsattes det sista större fartyget på slipen som därefter i stort sett legat i träda. Sommaren 2004 plockades slipen bort och idag går det inte längre att torrsätta något fartyg vid Karlstad före detta varv.

Dykdalberna i Klarälvens östra gren av Elisabet Larberg

Snutt över östra älvgrenen står ett antal dykdalber utplacerade. Namnet härleds till le Duc d'Albe, en spansk krigsförare, som 1584 uppfann konstruktionen för att kunna förtöja krigsfartyg utanför Nederländernas kust vid belägringen av Schelde. En dykdalb består av 3 eller 5 stockar, djupt neddrivna i botten och sammanhållna med järnbultar och järnband.

Dykdalber används i farleder, inlopp, hamnar och floder som fästpunkter för ledverk, gångbroar, länsor och andra anordningar. Mellan de elva dykdalberna fanns förr förtöjda länsor, som samlade upp drivtimmer, som kommit på avvägar från flottleden i västra älvgrenen. På så sätt var även Östra bron skyddad. Före bogserbåtarnas tid kan pråmar ha förtöjts vid dykdalberna i väntan på att trålas genom Pråmkanalen.

Timmerflottningen på Klarälven har gamla anor och sträcker sig troligen tillbaka till 1600-talet i samband med export av mastträd och spiror från



Dykdalberna i Östra älvgrenen. Foto: Åke Sallnäs

skogarna i Nedre Klarälvdalen. Fram till början av 1800-talet organiserades flottningen av timmerhandlarna själva, men efter hand blev samordning nödvändig, och 1835 bildades Klarälvdalens flottningsförening. Den anställde flottarlag som svarade för att allt timmer som under vintern körts fram till älven fördes nedför älven, sorterades och fördelades på adressaterna. Flottleden rensades och utbyggdes successivt och även biflöden gjordes tillgängliga som flottleder. Dammar, timmerrännor, murar, stenkistor och skiljeställen anlades för att underlätta arbetet. Trysilelv hade ett motsvarande system, så att Klarälven/Trysilelv efter hand utgjorde en sammanhängande led. Flottningen utefter denna led nådde sitt maximum 1957 med ca 1 miljon fastkubikmeter.

Från 1960-70-talet övertog lastbilarna alltmer timmertransporterna och 1985 upphörde flottningen av värmländskt virke på Klarälven, medan norskt timmer flottades ända fram till 1991, då "sista rumpan" gick för sista gången.

Det går inte att datera byggandet av dykdalberna i östra älvgrenen, och troligen har inte alla elva kommit till samtidigt. Utslitna dykdalber kan också ha ersatts med nya. De syns på bilder från 1900-talets början och man vet att de försågs med brädfodring och kopparhattar 1915. Sedan flottningstekniken förbättrats och bogsering av timmersläp från Forshaga med Lustenbåtarna börjat användas på 1930-talet förlorade länsorna sin funktion och dykdalberna förföll långsamt. På 1990-talet övertogs de av Karlstads kommun och upprustades 1991 och 2002 med bistånd av Värmlands Museum. De vårdas nu av fastighetsnämnden som ett karakteristiskt inslag i Karlstad bilden och en påminnelse om Klarälvens betydelse som transportmedel före ångmaskiner och energiteknik.



Helhetslösningar

VÄNERHAMN ÄR INTE BARA en viktig länk i logistikkedjan. Församla oss med dig som kund tar vi oss också an alla övriga tjänster kopplade till transporter och skapar helhetslösningar från avsändare till mottagare.

Våra hamnar finns mitt i Sverige och har goda förbindelser med både vägar och järnvägar. Bärkraften kan med fördel kombineras med tåg och lastbil efter varje kunds unika behov. I samarbete med Vänerhamn tar vi godset alla världens hörn.

Hör av dig och låt oss diskutera dina önskemål.



Vänerhamn

Stavangeren 1, 652 29 Karlstad • Telefon: 054-14 48 60 • Fax: 054-21 33 16 • www.vanerhamn.se






Medarrangörer vid Kulturhusens dag 2005

Värmlands Sjöfartsgille

www.varmlandssjofartsgille.com

Ångbåtssällskapet Polstjärnan

www.polstjarnan.nu

Solabåten Rederi AB

Café August

www.cafeaugust.com

Värmlands Museum

www.varmlandsmuseum.se

Bakre omslaget: Almars färja vid sekelskiftet. Här fanns en linfärja fram till slutet av 1980-talet, då den nya bron vid Skåre byggdes. Foto: Anna Olsson (Värmlands Museum).