

Skeppet på Sparlösaastenen c 750-800 e Kr.



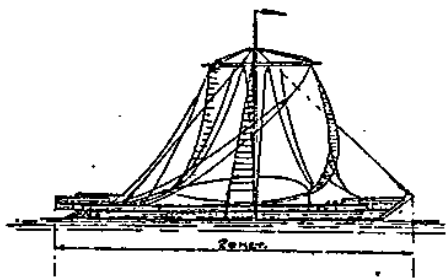
Skeppet på Forshems kyrkas sydportal c 1150-1200 e Kr.



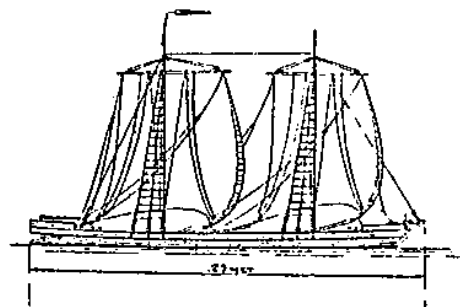
GLIMTAR KRING VÄNERN.

Om äldre vänersjöfart har undertecknad tidigare gjort en introduktion i Göteborgs kulturnämnds småskriftserie 1-2 1976/77 (även i underlagsmaterialet till kulturvårdsplanen för Skaraborgs län (1979) - där dock utan litteraturhänvisningar. Jag får hänvisa dit - inte minst därför att skriften fortfarande är tillgänglig för den facila summan av 10:-. Förutom där anförd litteratur kan jag också särskilt peka på W Ängemark: Bohusläns fraktseglation på Väneren i Bohusläns hembygdsförbunds årsskrift 1973. Dessutom har Lars Waern i år presenterat en intressant uppsats om bondeseglationen på Kållandsö vid historiska institutionen vid Göteborgs universitet (jfr även Hallbäck/Ahlgren: Vänerens stränder. Utblickar. 1978 - Medd/MAS 1/80 s 26)

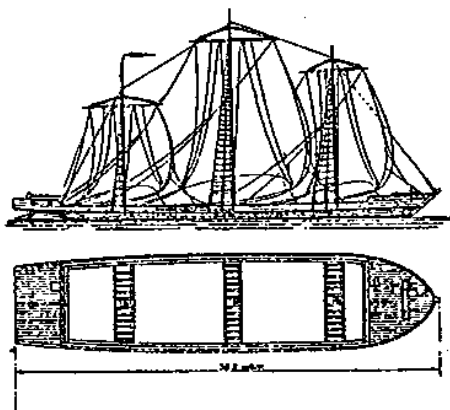
I jämförelse med övriga svenska insjöar är det inte bara sjöns storlek som fått den att inta en tät position i sjöfartshistoriskt hänseende. Trots äldre tiders problem med släpsträckor och omlastning förbi forsarna i Göta älv kan man utan tvekan jämföra dess position med Mälarens i Östsvetige. Förutom trafiken mellan sjöns motsatta stränder - också komplementära enheter i ekonomiskt avseende - tidigt var betydande fördes timmer, järn och andra varor ut genom älvstråket före kanalerna. Den första kanalen, mest avsedd för timmertransporter, Carls grav, togs upp 1609, och Trollhätte kanal stod helt färdig år 1800. Vänerens äldre sjöfartshistoria står i intim förbindelse med älvstädernas historia: Lödöse, Konungahälla (Kungälv), Nylöse-Göteborg. Mindre känt är att det även fanns en marknadsplats av typ Kaupang på Brännöarna (Brännö?) söder utloppet under vikingatid.



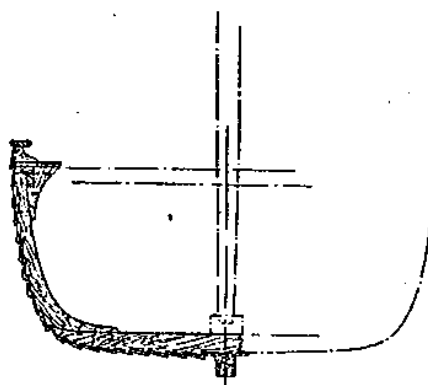
Enmastad blockskuta från 16-1700-talen.
(Broström 1922)



Tvåmastad blockskuta från 16-1700-talen.
(Broström 1922)

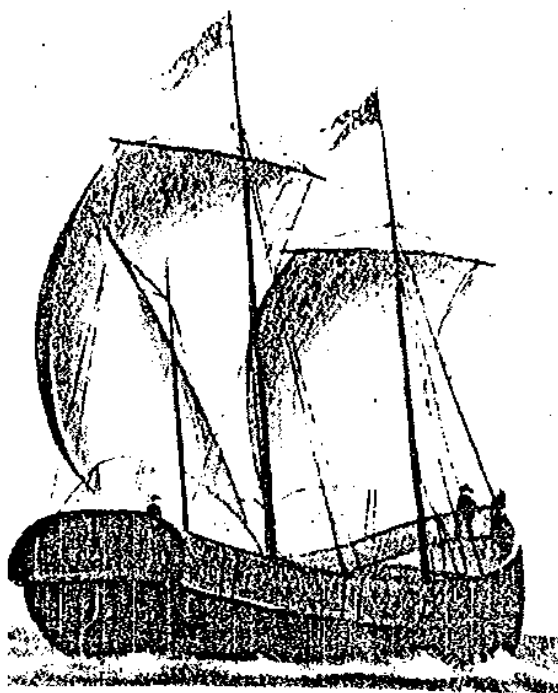


Tremastad blockskuta från 16-1700-talen.
(Broström 1922)

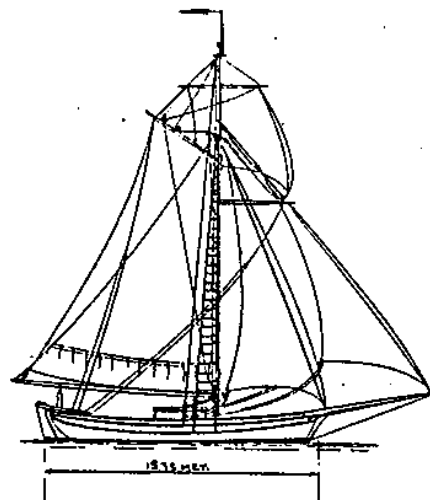
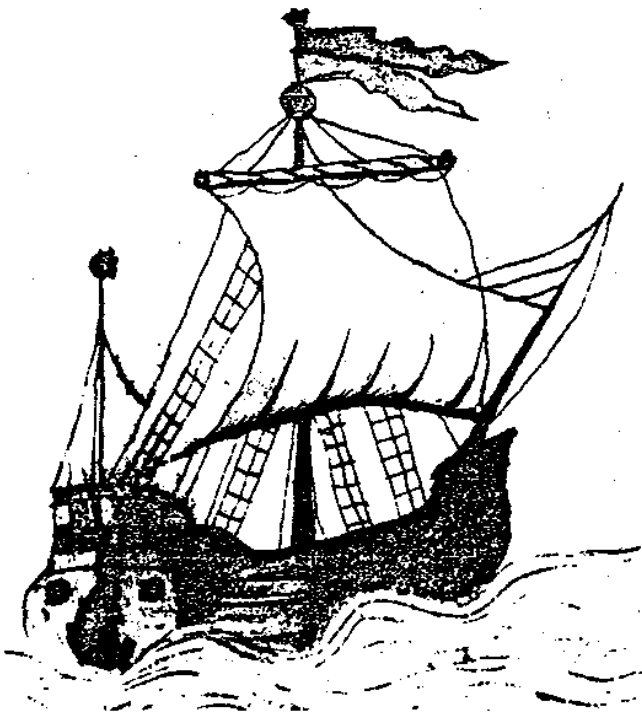


Sektion av blockskuta. (Broström 1922)

Den interna fartygstypen för Vänern är blockskutan för timmer, samt mindre båt typer varav rester återfinns i allmogenipor in i vår egen tid. I övrigt kom med det holländska inflytandet i de nygrundade städerna under 1600-talet bojorten, för järntransporter i huvudsak. Helt anpassade till kanalen var slutligen de av Fredrik H af Chapman ritade vänergaleaserna och vänersluparna, saliga i åminnelse.



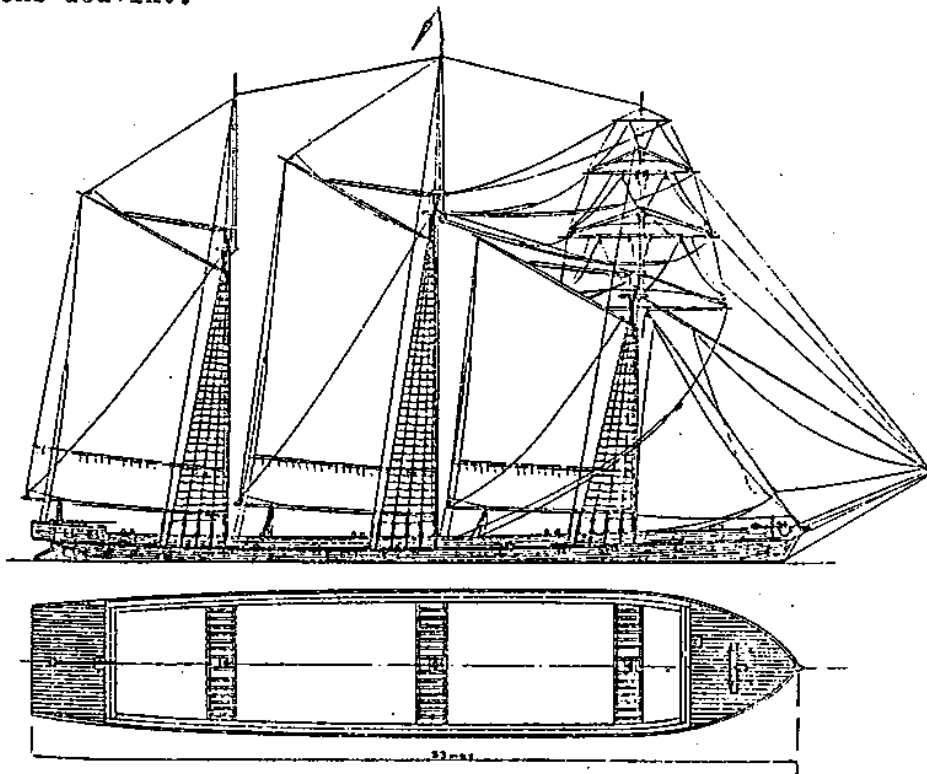
Blockskuta av 1700-talsmodell målad i taket på Västerplana kyrka (Kinnekulle) av J Liedholm 1737.



Bojort från 1700-talet. (Broström 1922)

Blockskutan var en egendomlig och för Vänern unik typ, klinkbyggd på härdvunnet nordiskt sätt, men utan däck utom i fören (vid skansen) och i aktern (vid kajutan). Ett kraftigt skarndäck av ek gick längs toppsimsen, kombinerat med gångbord. Den saknade innergarnering och lastade direkt på bottensimsen. Masterna satt i en tvärbjälke på vilken besättningen kunde stå när seglen skulle hissas eller tas ned. Blockskutan hade vidare en lång kraftig skeppsförbindning, kölsvin, slagvägare och livhult. Den var tacklad med mestadels tre masteer, endast med råsegel och stagfock, klyvare fanns ej. I skansen bestod köket av en stenhäll, ibland tegelmurad ovanpå, och kokkärlem hängde i en kedja eller krok över den öppna elden. En ordinär blockskuta lastade 80-90 tolfter timmer.

Den sista blockskutan lär ha varit "Aurora" av Karlstad som försvann i slutet av 1830-talet. En klassisk skuta var också den jättelika "Carolina" med upp till 800 tons dödsvikt.



Stora Carolina, byggd omkring år 1800. (Broström 1922)