

Vattenvägarna – länge det viktigaste transportmedlet

Utdrag ur Skogshistoriska Sällskapets Årsskrift 2021 sid 44-57

Sveriges många sjöar och vattendrag har genom historien förenat landet. I avsaknad av vägar erbjöd de smidiga förbindelser såväl frusna som öppna. Under 1800-talet förverkligades flera av de månghundraåriga planerna att med kanaler ytterligare knyta ihop Sverige. Trafiken på insjövattnen blommade upp – men falnade snart sedan det allt finmaskigare nätet av järnvägar börjat breda ut sig.



Järnvågen i Stockholm i slutet av 1830-talet. Här vägdes allt järn som kom från Bergslagen innan det exporterades. Under den svenska stormaktstiden på 1600-talet passerade tidvis cirka 40 procent av världens export av stångjärn denna plats.

Målningen utfördes av konstnären Johan Fredrik Julin. Stockholmskällan.



Målningen av jakten Hertina utfördes av marinmålaren Christian Fredrik Svensson 1847. Sjöhistoriska museet.

Firma Jennings & Finlay var en gigant i 1700-talets svenska näringsliv. I dess industriimperium ingick gruvan i Dannemora samt masugnar, hammare och faktorer i Gimo, Forsmark, Strömsbruk, Gnarp, Schebo, Österbo, Hedvigsfors, Norrtälje, Robertsfors och Olofsfors. Därutöver också en rad bruk på andra sidan Bottenhavet: Anskog, Koski, Fiskar, Kulla, Kaimao, Oravais, Mennäis och Orisberg.

När malmen tog sjövägen till skogen

Jakten Hertina länsar nordvärt för styrbords halsar på ett upprört hav. Lasten kan bestå av malm från Roslagen som ska förvandlas till stångjärn vid något av de många järnbruk som anlagts längs Bottniska vikens skogrika kuster. Det här var en vanlig trad under flera hundra år fram till slutet av förrförra seklet.

REDAN I SLUTET AV 1600-TALET började det finnas tendenser till skogsbrist i Bergslagen. Såväl tillmakningen i gruvorna som smältningen av malm i hyttorna krävde enorma mängder ved och träkol.

För att inte äventyra den för landet så viktiga järnproduktionen styrde Kronan lokaliseringen av nya anläggningar till områden med gott om skog. Det var lättare att transportera malm än det var att transportera ved på grund av dess tusenfalt större volymer. Träkol lät sig inte alls transporteras några längre sträckor eftersom det var skört och då skakade sönder. Bäst ur transporthänsyn var tackjärn och stångjärn. Följden blev att nya stångjärnshammare nästan alltid placerades långt bort från gruv- och hyttområdena för att inte konkurrera om veden och träkolen.

En effekt av denna lokaliseringspolitik var också att ett antal hyttor anlades längs Norrlandskusten. Där fanns ingen malm men däremot närmast obegränsade mängder skog. Under 1700-talet förstärktes den här utvecklingen sedan penningstarka företrädare för den så kallade skeppsroadeln hade insett vilka förtjänster som låg i järnframställning. Firma Jennings & Finlay var den tidens industrigigant och anlade ett stort antal bruk på både den svenska och finska sidan av Bottniska viken. Malmen hämtades från gruvorna i Dannemora och på Utö och transporterades efter kusten med den tidens "maritima långtradar", sluparna, jakterna och roslagsskutorna.

Väl framme vid sina destinationer längs de norrländska och finländska kusterna lastades malmen över på foror för den sista biten till bruken. Men på flera ställen fanns också bruk som hade lokaliserats långt in i landet. Där var sjötransporten bara första delen i en kedja av transporter och som krävde flera omlastningar.

MALM SOM SKULLE TILL MOVIKENS MASUGN vid Norrdellen i Hälsingland lossades i Hudiksvall. Där lagrades den i väntan på vinterföre och drogs då på hästdragna slädar till Hallbo vid Sördellen. Där lagrades den tills isen hade gått upp. Då roddes den eller – vid gynnsam vind –, seglades i flatbottnade "haxar" tre mil över de båda Dellensjöarna till hyttan i Moviken. Sannolikt blåstes inte denna förrän kommande vinter då sedan tackjärnet drogs (eller roddes en delsträcka) till hammaren i Hedvigsfors. Sedan tackjärnet där förvandlats till stångjärn skulle det på samma sätt – omväxlande vinterföre och öppet vatten – transporteras till Hudiksvall där det lagrades tills isen släppt sitt grepp över Bottenhavet. Från det malmen lämnade Roslagen tills stångjärnet kunde vägas in vid Järnvägen i Stockholm hade det gått minst fyra år, ofta fler.

SAMMA VAR DET I GRANINGE där en masugn och en hammare hade anlagts redan 1677. De skulle då använda sig av myr-malm, men när sådan visade sig inte räcka till började man "importera" malm från Roslagen. Den fraktades till Nyland, just där den djupa havsviken Ådalen går över i Ångermanälven. Där lastades den om till haxar av samma typ som fanns på Dellensjöarna. Dessa roddes och seglades sedan mot strömmen upp för älven, dryga tre mil till Sollefteå. Vid hög strömföring och brist på ostliga vindar var det något som tog flera veckor, eller till och med månader. I Sollefteå lagrades malmen i väntan på vinterföre då den sedan drogs de återstående två milen till hyttan i Graninge. Och så småningom vidtog samma färd med stångjärn i motsatt riktning.

För en nutida betraktare framstår det här transportsystemet som helt orimligt. Ändå fungerade det på samma sätt i flera hundra år till dess "bruksdöden" slog ut de flesta av Sveriges järnbruk i slutet av 1800-talet. ■

Bedas sista resa

I Gefleposten kunde man den 9 oktober 1883 läsa nedanstående notis.

Sjöolycka. Slupen Beda, Kapten M Eriksson, strandade natten mellan den 4 och 5 oktober å ett grund vid Sundsmarsreddan samt blef genast fylldt med vatten och blifver säkerligen vrak. Fartyget, hemmabörande i Wätö, var på resa från Strömsholm till Axmar bruk med malm.

Höstarnas malmtransporter till norrlandsbruken var bland de mest riskfyllda uppdrag en skeppare kunde åta sig. Kombinationen av tungt lastade skutor, mörker, dåligt väder och farvatten tryfferade med grynnor resulterade i otaliga förlisningar. Men Roslagens små bondeseglare var beroende av de här uppdragen för att få det att gå ihop. Det var ett komplement till hemgårdens försörjning. Bedas sista resa gick med bergslagsmalm från Strömsholm i Västmanland, ut genom Mälaren och upp längs kusten. Med bara någon kilometer kvar till destinationen gick hon på grund och sjönk – men alla i besättningen räddades.

Källa: axmarbruk.se.



Movikens masugn vid Norrdellen i Hälsingland.

Haxar är en båttyp som använts på båda sidor av Bottniska viken och även på svenska insjövattnen. Namnet kommer från finskans haaksi, som ungefär betyder skuta, mindre farttyg. Haxarna var flatbottnade, roddes och kunde vid akterlig vind seglas.



Sådana här segelfartyg ombesörjde trafiken på Mälaren innan ångfartygen helt tog över i början av 1900-talet. Ferdinand Bobergs teckning från 1924 är signerad "Sista galeasen (malmjakten) på Strömsholms kanal". Hon hette Ellida med hemmahamn i Söderbärke och hade när Boberg tecknade henne redan seglat färdigt. Sjöfartsmuseet.



En vanlig syn på Strömsholms kanal långt in på 1900-talet. Ångbogseraren Mimer med sex "schar" på släp. De flesta hade ett förflutet som segelfartyg innan ångan gjorde vinden obehövlig. Västmanlands läns museum.



Ångbogseraren Kuriren, byggd 1875, med timmersläp i Västanfors 1931. Med stor sannolikhet är ekipaget på väg till Uddnäs såg i Fagersta. Bild: Fagersta-Västanfors Hembygdsförening

Mälaren och kanalerna

Mälaren var under 1600- och 1700-talen Sveriges viktigaste vattenväg. Via denna, egentligen långsträckt och flikiga vik av Östersjön, fördes kopparen från Falun och stångjärnet från Bergslagen till Stockholm för vidare export ut i Europa. Under 1800-talet kom det alltmer att handla om timmer och trävaror.

FRÅN KOPPARGRUVAN I FALUN och de många hyttorna och stångjärnshammarna i Bergslagen var trafiken sedan medeltiden tät på forvägarna ner mot Mälaren. I Västerås, Arboga, Köping och Örebro lastades fororna om till fartyg. De här orterna utvecklades alla till viktiga noder i ett transportsystem med Mälaren som gemensamt nav. Men det var ett system med många brister, framförallt på grund av de många omlastningar som oftast krävdes innan produkterna hade nått hamnarna. Det var av det skälet man redan 1596 började bygga vad som tio år senare kom att bli Sveriges första kanal, Carl IX:s kanal, mellan Mälaren och Hjälmaren. Den hade inte mindre än 14 slussar, men var i många avseenden ofullkomlig. Redan efter några årtionden hade den utsatts för så många påfrestningar att den inte kunde återställas.

NÄSTA KANALPROJEKT INLEDDES 1629, nu med en annan sträckning. Den nya Hjälmare kanal gick rakt norrut till Arbogaån. Men även denna kanal drabbades av återkommande problem och byggdes därför om flera gånger under både 1600- och 1700-talen. Den slutliga ombyggnaden skedde 1830 då den fördjupades och gavs ytterligare en något annorlunda sträckning.

Kanalen kom att bli livligt trafikerad och en viktig länk i handeln mellan Stockholm och Örebroområdet. Här fraktades förutom järn även virke, spannmål och brännved till huvudstaden. I retur kördes förnödenheter av allehanda slag till boende i området och i bruksbygderna i Bergslagen. Kanalen finns kvar också idag. Godstransporterna utvecklades dock på 1970-talet.

I BÖRJAN 1770-TALET BÖRJADE projekteringen av Strömsholms kanal norrut genom Bergslagens brukstäta bygder, ända upp till sjön Barken vid Smedjebacken. Den är till stor del en kanalisering av Kolbäcksås som mynnar i Mälaren vid Strömsholm, vilket gav den dess namn. Byggnadsarbetet kom igång år 1777 och tio år senare kunde den nya kanalen genom hjärtat av Bergslagen invigas av kungen, Gustav III. Med sitt följe fick han premiäråka från Smedjebacken ner till Hallstahammar. Under vägen gjordes stopp i Fagersta, Virsbo, Ramnäs och Surahammar, där folk från de många bruken i deras omgivning mött upp för att hylla majestätet. På flera ställen firade man också med ståtliga banketter de helt



Året är 1900 och platsen Saxehammars bruk vid sjön Barken, längst upp i Strömsholms kanal. En prydlig galeasriggad skuta lastar plank. Arbetet har avbrutits så att männen på sedvanligt sätt kan ställa upp sig för att den högt placerade fotografen ska kunna ta sin bild. Tekniska museet.

nya möjligheter som skapats för att föra ut Bergslagens järnprodukter i världen.

STRÖMSHOLMS KANAL INFRIADE de högt ställda förväntningarna och trafiken blev omgående livlig. Men liksom de andra Mälarkanalerna hade också denna tekniska brister och man tvingades stänga den för ombyggnad redan på 1840-talet. När den återinvigdes år 1860 var den både breddad och fördjupad. Kanalen fick sedan sin storhetstid mot slutet av 1800-talet då det vissa år kunde fraktas mer än 200 000 ton gods på den, merparten järn men i ökad grad trävaror. Den utnyttjades också för timmerflottning. Även antalet resande med de passagerarbåtar som trafikerade kanalen var betydande, innan så småningom järnvägarna helt tog över. Kanalen lever än idag, men precis som alla andra kanaler, som en charmig turistattraktion. ■



Timmersläp på Hjälmaren destinerat till sågen i Skogstorp utanför Eskilstuna. Detta sågverk bedrev en omfattande bogsering av timmer på Hjälmaren ända fram på 1970-talet. Foto från tidningen Länspressen.



Trollhättefallen i Göta älv var ända till år 1800 ett effektivt lås för sjöfarten på Vänern. Den kanal som då togs i bruk öppnade för den exploatering av Värmlands skogar som då inleddes. Gravyr av Johannes van den Aveleen år 1705. Observera flottningstimret i älvfåran. Jernkontorets bildarkiv.



Bojerten Christine af Bro, en sentida replika av en skeppstyp som på 1600- och 1700-talen var den vanligaste på Vänern. Det var på bojertar som stångjärnet då fördes från Kristinehamn till Vänersborg. Båda städerna har i dag bojertar i sina stadsvapen.

Foto: Daniel Hahne, KLTV.

Vänern och Göta älv

Vänern har mer karaktären av ett innanhav än en sjö. Detta väldiga vatten har i alla tider varit en förbindelselänk mellan folk och verksamheter i de omgivande landskapen. Dess stora strategiska betydelse var dock att man via Göta älv också kunde nå Västerhavet – om än det länge krävdes flera omlastningar och landtransporter förbi fallen vid "Stora Edet".

REDAN PÅ MEDELTIDEN TRAFIKERADES VÄNERN AV klumpiga, odäckade, blockskutor, utrustade med råsegel. På 1600-talet började det också dyka upp så kallade bojertar, en vid den tiden vanlig fartygstyp på Nordsjön. De förde sprisegel, som gjorde att de inte enbart var hänvisade till rent akterlig vind.

Navet för Vänersjöfarten var dess sydspets, där Göta älv tar sin början. Här sammanlänkades handelslederna öster och väster ifrån med den sjöledes norrifrån kommande. Här uppstod tidigt en omlastningsplats som växte sig allt större och under namnet Brätte fick stadsrättigheter år 1585. Gods som kom med skutorna på Vänern lastades över på hästdragna släpor och drogs förbi Stora Edet, som Göta älvs mäktiga fall vid Vargön och Trollhättan då kallades. Trafiken var omfattande och det finns uppgifter om att mer än 200 hästar ombesörjde trafiken.

Av militärstrategiska skäl beslutade man på 1600-talet att flytta staden några kilometer norrut samtidigt som man där byggde en



Galeaserna var de verkliga arbetshästarna på Vänern på 1800-talet och kunde räknas i hundratal innan ångfartygen mot slutet av seklet började ta över. Den här vackra målningen av en "galeas i laber bris" är utförd av marinmålaren Christian Fredrik Svensson (1834–1909). Sjöhistoriska museet.



Varje år sedan 1959 öppnas fördämningarna i Trollhättan för några dagar i juli och Göta älv får flöda fritt i sin forna prakt. Bild: Wikipedia.



Sådana här, så kallade älvpesar, utförde länge transporterna mellan Trollhättan och Göteborg. Nedströms drev de tämligen okontrollerat. Uppströms varpades eller drogs de. Seglen kunde bara sättas vid sydvästlig vind. En resa uppströms kunde i värsta fall ta upp till tre veckor. Vänersborgs museum.



Uppered i Dalsland utvecklades under 1700- och 1800-talen till ett maritimt centrum. Härifrån skeppades timmer och stångjärn. Under 1800-talet växte det också fram ett antal varv, både i Uppered och på flera andra ställen längs Dalslandskusten. Bilden av varvet vid Forsboviken i Uppered togs 1895. Vänersborgs museum.

fästning till dess försvar. Staden gavs nu namnet Vänersborg och fick sina stadsrättigheter år 1644.

REDAN GUSTAV VASA FRAMFÖRDE TANKAR OM att anlägga en kanal för att göra det möjligt för fartyg att färdas mellan Vänern och Västerhavet. Hans son Karl IX, konkretiserade planerna och i början av 1600-talet började man gräva det som än idag kallas Karls grav. Den kan ses som kanaldrömmens första etapp och skulle göra det möjligt att segla ytterligare några kilometer nedströms på Göta älv till Trollhättan. Av olika skäl dröjde det dock ända till 1752 innan denna kanal blev farbar. Dess enda sluss var konstruerad av tekniksnillet Christopher Polhem. Han avled året innan den var klar och fick aldrig se den förverkligad. Han slapp därmed att uppleva hur kanalens fortsättning förbi de 30 meter höga fallen blev ett stort misslyckande. Man hade sprängt två slussar färdiga, när en damm brast och förstörde fundamenten till den tredje varvid nio personer förolyckades. Luften gick sedan ur projektet och det tog ytterligare nästan ett halvt sekel innan Trollhätte kanal kunde invigas år 1800 och den flerhundraåriga kanaldrömmen slutligen infrias.

TROLLHÄTTE KANAL BLEV EN OMEDELBAR SUCCÉ och en vitamininjektion för trafiken på Vänern. Den skapade i ett slag helt nya och bättre förutsättningar för transporter från Vänerhamnarna till Göteborg och vidare ut i världen.

Framförallt gynnades exporten av stångjärn från Värmland, vilken dock senare under 1800-talet med råge kom att övertrumpas av trävaror. Kanalen hade ju öppnat skogarna i Värmland och Dalsland för de göteborgska handelshusen som nu fick lysande möjligheter att exploatera dem. Med det kraftigt ökade transportbehov som kanalen födde utvecklades Vänersborg till en varvsstad med inte mindre än sex olika varv. Det handlade nu om betydligt modernare skepp än de tidigare bojertarna. Också i Sjötorp där Göta kanal mynnar och i Uppered etablerades stora varv. Även på många andra håll byggde man fartyg, ofta direkt på stranden. I till exempel Ånimskog, i Dalsland, fanns gamla traditioner av "husbehovsbyggande" och sjöfart, det vill säga man förenade jordbruk med att bygga båtar och även bemanna dem. Radiomannen Lars Madsén konstaterade under en av sina reportageresor på 1950-talet att "det en gång i tiden gick en tamp från bondens skutstäv till skepparens lagård" i de här trakterna. Med det uppblommade trafikunderlaget byggde man där ett flertal av de stora galeaser som kom att bli något av ett signum för fraktfarten på Vänern under det tidiga 1800-talet.

HUR MÅNGA SEGELFARTYG SOM BYGGDES på Vänervarven under deras glansperiod på 1800-talet är svårt att uppskatta. Men klart är att bara i Vänersborg byggdes ett hundratal, varav många också "exporterades" till Västerhavet.



Varvens blomningstid blev dock inte långvarig. Mot slutet av 1800-talet började järnvägar och ångdrivna fartyg att bli allt svårare konkurrenter till segelfartygen. Medan ett segelfartyg under en seglationssäsong inte klarade av mer än i genomsnitt fem tur-och-retur-resor mellan Karlstad och Göteborg kunde ångdrivna fartyg göra mer än dubbelt så många. De kunde också ta sig upp för Göta älv för egen maskin. Segelfartygen däremot var hänvisade till kostnadskrävande bogsering uppströms. ■

Vänersborgs hamn våren 1871. De många fartygen har legat infrusna under vintern och rustar nu för den kommande seglatingssäsongen. Vänersborgs museum.

Dalslands kanal byggdes för järnbrukens behov, men sedan de slagits ut och flera av dem förvandlats till massa- och pappersbruk fick den istället en roll för transporter av virke. Släpet med mosor som väntar på slussning är sannolikt på väg till pappers bruket i Billingsfors.

Bild: Järnvägs museum.



Dalslands kanal

Det var den tilltagande bristen på skog i Bergslagen som redan på 1600-talet gjorde att järnbruk anlades i Dalsland. Där fanns ingen malm, men gott om outnyttjad skog. Upperuds bruk fick sina privilegier redan 1674 och följdes snart av fler.



Under andra världskriget blomnade trafiken på Dalslands kanal upp med det ökade behovet av brännved till städerna. Bilden togs av kanalens kamrer, Herman Ahlin, som var en skicklig fotograf. Vänersborgs museum.



Redan från början gjorde den spektakulära akvedukten i Håverud kanalen känd över hela Sverige. Illustration i Svensk Folkkalender 1870.

Dalslands kanal är 25 mil lång, varav endast en mil är grävd eller sprängd. De 31 slussarna överbryggar en höjdskillnad på 68 meter.

DE FLESTA BRUKEN ANLADES längs Upperudsälven, ett samlingsnamn för den serie av smala sjöar som sträcker sig mot nordväst upp mot gränsen till Norge. Höjdskillnaden mellan Väneren och de nordligaste sjöarna är ansevärd och skapade ett antal kraftgivande forsar mellan dem. Med både gott om vattenkraft och kolningsskogar framstod Dalsland som idealiskt för hyttor och hammare. Trots avsaknaden av gruvor.

Malmen hämtades istället från gruvorna i östra Värmland och drogs med foror till Bro, nuvarande Kristinehamn, vid Väneren. Därifrån skeppades den till Upperud och vidare med pråmar på älvens lugnare delar och foror förbi forssträckorna. För bruken högt upp i sjösystemet handlade det om många omlastningar. På samma arbetskrävande sätt fördes sedan stångjärn och andra järnprodukter tillbaka ner till Väneren.

Så såg det ut under hela 1700-talet och halva 1800-talet. Då konkretiserades äntligen den sedan länge hett eftertraktade kanalen som gjorde det möjligt att slussa sig förbi forsarna. År 1868 stod den klar, nästan samtidigt som ångdrivna fartyg också börjat dyka upp. Tillsammans skapade det helt nya förutsättningar för de dalsländska bruken. Men ironiskt nog hade tiden redan då börjat rinna ut för dem. Bruksdöden drabbade också Dalsland. En del av dem ömsade till massa och papper och använde den nya kanalen för flottning av massaved i så kallade mosor. Men dess betydelse som transportled minskade snabbt i takt med det allt tätare nätet av järnvägar. Idag är Dalslands kanal, precis som alla andra svenska kanaler, en livligt trafikerad turistled. ■

Vättern

Trafiken tvärs över Vättern har i alla tider varit tät.

Men också längs den långsmala sjön gick en transportled. Här fördes malm och järn mellan bergslagen i Lerbäck i Närke och Taberg i Småland och järnbruken på dess både västra och östra sida.

DET FINNS BELÄGG FÖR omfattande transporter på Vättern redan under medeltiden. Det mäktiga klostret i Vadstena sysslade inte bara med religiös uppbyggnad utan bedrev också en ansevärd lekamlig verksamhet. Under sin storhetstid på 1400-talet var det en av Sveriges största jordägare med ett tusental egendomar spridda över en stor del av landet. Många av dem låg på Västgötasidan där man i Forsvik, en knapp mil nordväst om dagens Karlsborg, enligt ett bevarat dokument från 1447 anlade vad som räknas som det äldsta sågverket i Sverige.

Under 1600-talet oroades den svenska staten för att den viktiga järntillverkningen skulle hämmas på grund av skogsbrist. Det var därför en uttalad politik att inte tillåta nya järnbruk i gruvornas närhet. Istället styrde man etableringen till andra delar av landet, där det ännu fanns gott om outnyttjad skog. De hammare och den hytta som i slutet av 1600-talet anlades i Forsvik respektive närliggande Granvik var en effekt av denna politik. Här var det nära till Tivedens djupa skogar som kunde ge den nödvändiga träkolen. Granviks läge invid Vättern var idealiskt för att sjöledes transportera malm från bergslagen i Lerbäck i sjöns norra ände och Taberg i dess södra.

MED TIDEN UTVECKLADES EN OMFATTANDE transportverksamhet på Vättern. I kalkbrotten i Harge vid nordöstra Vättern bröts kalksten som skeppades både till Granvik och till Jönköping för vidare transport till masugnarna vid Taberg. Kalksten är en nödvändig ingrediens för järntillverkning som gör smältan mer lättflytande. Som returlast förde man med sig motsvarande mängder järnmalm. Transporterna ombesörjdes huvudsakligen av bönder från Harge by med hjälp av primitiva och råriggade skutor, benämnda "råbocker" eller "Hargepesar".

Det finns forskare som menar att Hargeböndernas maritima trafik kan vara ännu äldre än så. Knappast är det en slump att Olaus Magnus på sin Carta marina från år 1539 placerat det enda avbildade skeppet i Vättern just utanför den plats där Harge ligger.

Också transporterna av stångjärn till knipphammare som etablerades i Boxholm i södra Östergötland på 1730-talet gick via Vättern. Det fanns vare sig järngruvor eller masugnar i trakten varför allt järn måste "importeras". Merparten av stångjärnet köptes från Nora i Bergslagen och Godegård i norra Östergötland. Norajärnet kördes på vanligt sätt vintertid på slädforor till Askersund varifrån det skeppades över Vättern till Vadstena. Där lagrades det i väntan på vinterföre då det med häst- eller oxdragna foror drogs de fyra milerna över Östergötlands slätter och genom dalstråken i skogslandskapet till Boxholm. ■



I Forsvik anlade klostret i Vadstena år 1447 vad som räknas som det äldsta dokumenterade sågverket i Sverige. Senare etablerades här en hammare som försörjdes med tackjärn från hyttan i Granvik, några kilometer längre norröver.

Foto: Lars Klingström



När Olaus Magnus ritade sin Carta marina år 1539 placerade han det enda skeppet på Vättern just utanför den plats där Harge ligger. Här hämtade man den kalksten som behövdes för hyttorna i Lerbäck och Tabergs bergslager.



Kungen, Karl XIV Johan, inspekterar bygget av den väldiga slusstrappan i Berg, vid Vreta Kloster. De 58 000 soldater som var engagerade i arbetet var sannolikt inte lika väluniformerade i verkligheten som på den här målningen utförd av konstnären Alexander Wetterling (1796–1858). Nationalmuseum.



Göta kanal tappade snart konkurrensförmågan gentemot järnvägarna men blomnade upp under de båda världskrigens avspärrningsår då efterfrågan på inhemska alternativ till stenkol och olja blev räddningen. Här den typiska kanalbåten Sättra lastad med brännved i Tåtorps sluss vid sjön Viken i Västergötland. Foto från början av 1900-talet. Västergötlands museum.

Göta kanal

År 1832 var Göta kanal klar och den månghundraåriga visionen om en förbindelse tvärs genom Sverige till Västerhavet äntligen förverkligad.

GÖTA KANAL ÄR DET GENOM TIDERNAs största byggnadsprojekt som genomförts i Sverige. Under de 22 år som arbetet tog engagerades inte mindre än 58 000 indelta soldater samt ett antal ryska krigsfångar. Som mest grävde cirka 7 000 man samtidigt.

Kanalen fick omedelbart stor betydelse. Den innebar ju något av en revolution för transporterna inom de delar av landet där den gick fram. Sverige var ju då fortfarande ett i det närmaste väglöst land och järnvägar fanns ännu bara i sinnevärlden. I början fanns också stora förhoppningar om inkomstbringande transitotrafik till översjöiska hamnar. Dessa kom dock på skam, dels på grund av att de fartyg som rymdes på kanalen var för små för yttre vatten, dels att den danska tullen i Öresund, som var ett viktigt skäl till kanalbygget, avskaffades.

Kanalen hade sin storhetstid innan järnvägsnätet hade blivit fullt utbyggt. Men redan på 1870-talet överträffade järnvägarnas samlade transportvolym vad som transporterades på Göta kanal. Mot slutet av seklet hade kanalfrakterna minskat till bara en femtedel av vad de var under glansåren. Allmängodset hade nästan helt tagits över av järnvägarna. På kanalen fraktades då främst bulkvaror av olika slag samt virke och trävaror. Till det senare bidrog bland annat tillkomsten av Kinda kanal i Östergötland, som hade gjort det möjligt att storskaligt börja bruka skogarna i landskapets södra delar.

Under de båda världskrigens avspärrningar på 1900-talet levde Göta kanal åter upp för en tid. Därefter har den utvecklats till turistattraktion med världsryste. ■

Kinda kanal

Redan i mitten av 1700-talet föddes tankar om en kanal från Kindabygdens "djupa skogar" i landskapets södra delar till de skogfattiga mellersta delarna av Östergötland.

EFTER ETT MISSLYCKAT FÖRSÖK att realisera tankarna i början av 1800-talet föll frågan, men väcktes åter till liv vid mitten av seklet. Det rådde då högkonjunktur i både Sverige och övriga Europa. I Värmland hade då storskaliga avverkningar pågått i flera decennier. Det började bli brist på åtkomlig skog och flera av de stora exploatörerna vände blickarna åt andra håll. Främst Norrland, men även skogrika delar av Götaland.

År 1856 hade tre värmländska bruksägare gått samman och bildat Edsvalla Bruks AB. Bland annat hade man nosat upp de möjligheter som höll på att öppnas när de gamla kanalplanerna i Kinda äntligen höll på att realiseras. Man köpte upp 20 000 hektar skogsmark i södra Östergötland och uppförde en såg vid sjön Ämmern, med förbindelse till den nya kanalen. Från Värmland rekryterades skogsarbetare och hästar som inkvarterades i oftast dåliga förläggningar.

KINDA KANAL INVIGDES ÅR 1872 och på denna fördes nu trävaror och brännved till Linköping. Där lastades det om till de skutor som då trafikerade Göta kanal. Säkert gick också en del vidare på de järnvägsspår som 1874 knöt Linköping till det växande stambanenätet. Kanalen fick stor betydelse för utnyttjandet av södra Östergötlands skogar. En mängd flottleder anlades inom såväl Stångåns som Svartåns vatten-system. Ibland tycks minsta dike, som efter rensning kunde transportera en stock, ha utnyttjats. De värmländska säsongsarbetarna förde med sig nya metoder för både avverkning och flottning.

MEN KANALEN FICK, som så många andra av 1800-talets nya kanaler, en kort blomstringstid. År 1902 invigdes Östra centralbanan som förbinder Linköping med Vimmerby. Större delen av sträckningen går genom Stångådalen, i princip parallellt med den då endast 30 år gamla kanalen. En stor del av det gods som forslats på kanalpråmarna kom nu istället att gå på den nymodiga och betydligt snabbare järnvägen. År 1948 upphörde godstrafiken på Kinda kanal helt. Idag är den en fridsam och mycket uppskattad turistled. ■



Kinda kanal öppnade på 1870-talet möjligheter att börja bruka södra Östergötlands skogar kommersiellt. Den lilla bogserbåten på sjön Ämmern är med sina trävarulastade pråmar på väg till Linköping. Därifrån kunde virket föras vidare på Göta kanal.

Målningen utfördes av Ferdinand Hernlund. Privat ägo.



Linköping blev för några årtionden en riktig hamnstad. Trafiken var dock tämligen enkelriktad med virke och trävaror från Kindabygden. Förhoppningarna om att kanalen skulle spela en roll också för transporter i den andra riktningen infriades aldrig. Fartyg och pråmar gick oftast tomma söderut.

Östergötlands museum.