

Kort om Göta kanals historia med anledning av vår Vättern-runt-resa

Tanken på en kanal och transportled mellan Kattegat och Östersjön via Göta älv, Vänern och Vättern kom långt tidigare än kanalens reella historia.

Redan på den tiden då Sverige och Danmark hade lite extra otalt med varandra blev frågan aktuell. Danskarna kom på idén att ta avgift för alla fartyg som passerade sundet med Sverige som destination. Detta var naturligtvis ett stort och dyrbart hinder för handelsutbytet med övriga Europa.

Den berömda biskopen Hans Brask i Linköping föreslog redan på 1500-talet en kanalförbindelse tvärs över Sverige och Gustav Vasa hade liknande planer.

Det hände ingenting förrän under Karl IX:s regeringstid. Då började arbetet med att kanalisera Göta Älv mellan Kattegatt och Vänern i olika etapper. År 1800 var leden upp till Vänern klar med 6 slussar och en fallhöjd på 44meter.



Baltzar von Platen

Friherren och statsrådet Baltzar von Platen hade varit med i kulisserna under slutskedet av kanalbygget och skaffat sig praktisk erfarenhet.

Von Platen fick nu regeringens uppdrag att fortsätta projekteringen fram till slutpunkten vid Östersjön.

Stora tankar kräver lång tid, men 1806 kunde von Platen lägga fram sin egen utredning och få den godkänd.



För den fortsatta projekteringen tog det ytterligare 2 år med att staka ut och kartera den kommande sträckan.

Till det arbetet tog von Platen hjälp av den engelsk kanalbyggare, Thomas Telford.

1808 var även den delen av förarbetena klara och kunde presenteras för regeringen.

"Statens kvarnar vill mala långsamt" heter det. Så även nu.

Först under 1809 års riksdag avsattes och öronmärktes 1,2 miljoner riksdaler för bygget i avvaktan på det slutgiltiga beslutet som ännu inte var fattat.



Thomas Telford

1810 beslutade regeringen slutligen om bygget och första spadtaget togs i Motala den 24 maj och byggarbetet kom igång på flera delsträckor samtidigt. Precis som med nutidens vägbyggen.

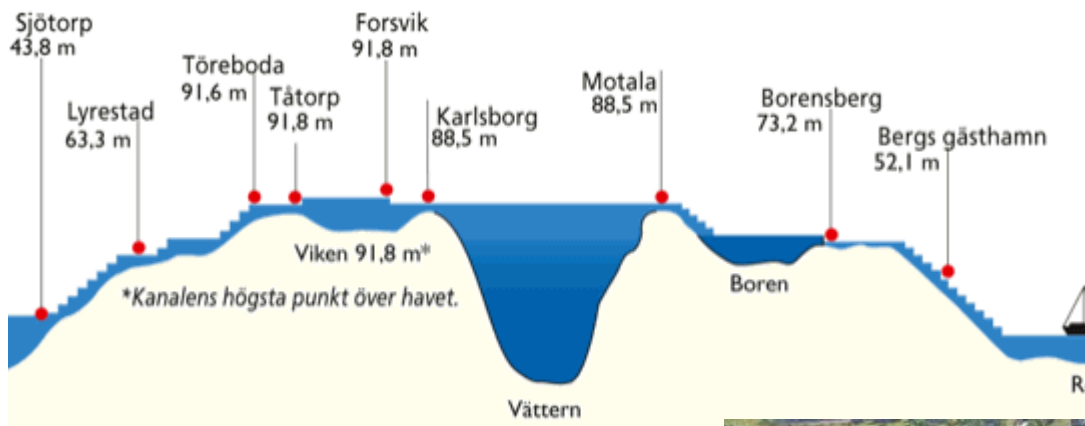
Bygget blev avsevärt dyrare och tog betydligt längre tid än beräknat. Kostnaderna för hela kanalen var beräknad till 2,4 miljoner riksdaler, men slutnotan hamnade på 9 miljoner. Detta motsvarade 13 miljarder kronor i dagens penningvärde. En svindlande summa om vi tar med det faktum att arbetet i sin helhet utfördes till största delen av totalt 58 000 indelta soldater från olika regementen och nära 1000 deserterade ryssar.

Den 23 september år 1822 kunde västgötadelen mellan Vänern och Vättern invigas. Sedan tog det ytterligare tio år, till den 26

september 1832, innan östgötadelen kunde invigas, och kanalen var färdig att tas i bruk i hela sin längd.

Kanalen är 390 km lång tvärs genom landet och har 58 slussar. Av sträckan är 87 km grävd kanal och nivåskillnaden är 92 meter.

När kanalen var färdig, var världens näst största hantverksmässiga byggnadsverk fullbordat. Större är bara den kinesiska muren.



Nivådiagram över Göta kanal



Bergs slussar



Redskapen var enkla

Bygget genomfördes under en tid när Sverige befann sig i en djup depression och merparten av arbetena utfördes manuellt med enkla plåtskodda spadar och enkla skottkärror av trä.

Det finns också antecknat i urkunderna att manhaftiga kvinnor från Dalarna deltog i transportarbetet och med matlagning och andra tjänster.

Mycket av den tid Baltzar von Platen lade ner på bygget gick åt till att lugna kritikerna och att försöka få fram mer pengar.

Von Platen var också en framträdande tekniker och tog fram många nya tekniska lösningar och verktyg som användes vid bygget under slutskedet. Han grundade även Motala Verkstad 1822, en mekanisk verkstad som än idag räknas som den svenska verkstadsindustrins vagg.

Från öppnandet 1832 och framåt hade kanalen en mycket stor betydelse som transportled, både för varor och passagerare, men när järnvägar och landsvägar byggdes ut från sekelskiftet, kunde den inte längre konkurrera. Enstaka nyttofartyg trafikerade fortfarande kanalen under 1960-1970 talet, men sedan dess har kanalen i huvudsak använts som turistled.



Idag är Göta kanal en turistattraktion

Den är idag en av Sveriges mest besökta och bäst kända turistattraktioner, men lever idag under existenshot. Det ryktas att 2030 kan bli ett slutdatum. De gamla slussarna är inte längre helt driftsäkra.

En om- och nybyggnad anses i resonemangen idag bli enormt dyrbar och oförsvarlig. Nuvarande åsikt: kanske den dagen blir frö till ett litet "inbördeskrig" i Svedala?

Göte Ingelman

Bildmakare: Bo Hansson