

# Söderköping och Göta kanal



## Söderköping och vattnet

Tre olika vattendrag har haft stor betydelse för Söderköping: Storån, S:t Ragnhilds källa och Göta kanal. Storån var under järnåldern och medeltiden en stor och seglingsbar å. Den var förutsättningen för att staden skulle bildas. Med sitt utlopp i havsviken Slätbaken och Östersjön gjorde den Söderköping till en av landets viktigaste hamnstäder. Så småningom blev ån för grund för större båtar och Söderköpings storlek och betydelse som hamnstad minskade radikalt.

S:t Ragnhilds källa gav söderköpingsborna dricksvatten och 1774 fick Söderköpings Brunn kungliga privilegier för brunnsdrickning. Brunnsverksamheten kompletterades på 1840-talet med bad och kallvattenkurer och tusentals gäster besökte staden.

Göta kanal skulle ge Söderköping en ny chans att bli en betydelsefull sjöfartsstad. Eftersom en kanalhamn skulle anläggas i Söderköping såg man stora utvecklingsmöjligheter. Men kanalen fick då aldrig den stora betydelse man hade hoppats på, varken för sjöfarten eller den lokala strukturen.

Idag är kanalen en betydelsefull turistled och många båtar angör kanalhamnen som har blivit stadens sommarcentrum.

*Fritidsbåtar i Storån, vid brunnskajen.*



## Norrköping eller Söderköping?

När beslutet var fattat att kanalen skulle byggas blev det många turer om var Göta kanal skulle mynna - i Slätbaken eller i Bråviken. Vilken stad skulle få fördelen att genomkorsas av kanalen - Söderköping eller Norrköping?

Först beslutade riksdagen att kanalen skulle gå genom Norrköping för att 10 år senare ändra beslutet till Söderköpings fördel. Det berodde på att man ändrat grävmetod för kanalbygget och ville använda torrgrävningsmetoden istället för våtgrävningsmetoden. Vid torrgrävning undviker man i möjligaste mån naturliga vattendrag för att slippa bygga fördämningar eller få problem med vårflooder och strömmar.

1772 togs riksdagsbeslutet om kanalens sträckning och en 10-årig lobbyverksamhet utbröt för att få tillbaka kanalen till Norrköping, men beslutet stod fast. Norrköping framförde sina protester: "Den (Söderköping) har ett sankt och oländigt läge, äger ingen nämnvärd sjöfart och intet märkeligt vatten, inga stadsmannarörelser av värde, knappt någon enda liten obetydelig fabrik. Dess näringar bestå mest av krögeri och hästhandel på landets marknader". Istället borde man satsa på Norrköping: "denna betydliga juvel i landets krona".

*Ångfartyget Motalaström, byggt 1855, lämnar Söderköpings sluss. Fartyget är här ombyggt till kombinerat last- och passagerarfartyg.*



## Kanaljorden

1810 fick Kanalbolaget privilegiebrev av kung Karl XIII för att bygga Göta kanal och samma år sattes spaden i jorden i Motala. Baltzar von Platen fick uppdraget att rita och konstruera kanalen vilket han gjorde med hjälp av Europas främste kanalbyggare, Thomas Telford.

Till den 190 km långa kanalen inlöstes en 200 alnar (ca 118 m) bred och 87 km lång markremsa genom Västergötland och Östergötland. Resten av sträckan är naturliga vattendrag. Kanaljorden 1:1 är Sveriges längsta fastighet.

Kanalen drogs fram över åkrar och ängar, hus och tomter i Söderköping. Halva stadsdelen Bergskvarteret blev kanaljord och resterna av den medeltida S:t Ilians kyrka och kyrkogård grävdes bort. Ett trettio-tal bostadshus och åtskilliga logbyggnader flyttades eller revs.

Stadens utseende och människornas sätt att röra sig i staden ändrades i och med det stora bygnadsverkets tillkomst. Nu måste man korsa kanalen för att ta sig norrut och till Ramunderberget.

*Nedan: Karta från 1810 med de exproprierade tomterna. De parallella strecken diagonalt över kartan visar kanalens tänkta dragning. Nästa sida: Thomas Telfords förslag, 1808, Söderköping och Tegelbruket.*





## Örlogsstaden Söderköping

Baltzar von Platen lanserade 1810 ett förslag om att lägga en bas för den svenska skärgårdsflottan i Söderköping. Väster om staden skulle det bli dockor och skjul för 160 kanonjullar, 48 kanonslupar, 24 "pojamer", 10 galärer. Det skulle bli materialbodar, ammunitionsförråd, sjukhus, verkstäder, repslageri m m. Flottan skulle snabbt kunna ta sig ut till skärgården men också kunna förflyttas snabbt till Göteborg.

Militärerna som utredde förslaget diskuterade drift, livsmedelsförsörjning och läge i förhållande till Ålands hav - men inte vad som skulle hända om ett välriktat kanonskott dundrade in i Mems sluss. Det var de höga kostnaderna, inte eventuella risker med att bli instängd om slussarna förstördes, som satte stopp för planerna på Söderköping som örlogsstad.

## Arbetet

58 000 soldater, varav ett par hundra ryska soldater och ryska krigsfångar samt 3500 civila hantverkare grävde kanalens 87 km för hand med stålskoda träspadar. Totalt gjordes 7 miljoner dagsverken. Arbetet bestod i att gräva bort 8 miljoner kubikmeter jord, spränga och forsla bort 200 000 m<sup>3</sup> berg och bygga 250 000 m<sup>3</sup> stenmurar. För de avancerade arbetena med slussar, broar och dockor anlätades hantverkare och engelska ingenjörer.

Soldaterna levde under fältmässiga förhållanden och skulle även hinna göra exercis. De hade bättre betalt än annars men hade långa och hårda arbetsdagar. Revelj blåstes klockan 04.00 och tap-to klockan 21.00. Däremellan arbetades minst 12 timmar, 6 dagar i veckan, maj–oktober.

Man bodde i flyttbara baracker för 20–220 man, två och två på drygt meterbreda britsar med halm-madrasser som underlag och sänglinne som byttes vartannat år. Veckoransonen mat kunde vara 8,5 kg bröd, 4 kg mjöl, 1 kg kött, 0,5 kg fläsk, knappt 1 kg sill, 1,5 l ärtor, salt och en dryg liter brännvin.

I Söderköpingsområdet pågick arbetet främst tiden 1822-1832. I Gäverstad var 480 man stationerade och i Söderköping 400 man.

*Rensning av den torrlagda kanalen, tidigt 1900-tal.*



## Invigningen

Invigningen av den helt färdiga kanalen skedde i Mem den 26 september 1832, tio år efter att den västra delen blivit klar. Kanalen hade då blivit mer än tio gånger så dyr som beräknat.

Kung Karl XIV Johan och drottning Desideria samt kronprinsparet Oscar och Josefina skulle färdas från Snövelstorp med den kungliga jakten Esplendian i följe med sex andra båtar. När kungligheterna insåg hur många slussar det var åkte de istället häst och vagn till det festsmyckade Söderköping för frukost hos borgmästaren. Övriga gäster färdades med båtarna som drogs av hästar, två för varje fartyg.

De kungliga gick ombord i Söderköping, och under musik och folkets jubel drogs Esplendian genom slussen av magistrat och borgerskap. Runt 10 000 åskådare kantade kanalen. Stränderna lystes upp av tjärtunnor och marschaller då man i skymningen kom till Mem. Esplendian drogs in i sista slussen av kanaldirektionen.

På kvällen var det fyrverkeri och festbankett. Karl XIV Johan hyllade i invigningstalet Baltzar von Platen som "uttänkte detta stora verk och ägde mod att åtaga sig dess utförande". Baltzar von Platen fick inte uppleva den färdiga kanalen, han avled 1829.

*Målning av Johan Chr Berger 1855 föreställande Esplendians ankomst till Mem invigningsdagen.*



## Slussarna i Söderköping

På sträckan från Mem i öster och Snövelstorp i väster finns en torrdocka, fyra broar, åtta enkel- och två dubbelslussar. Fallhöjden på sträckan är totalt 27 meter. Dessutom finns tre hamnar: Mem, Söderköping och Snövelstorp.

För att slussportarna skall gå att öppna måste vattenståndet vara exakt lika på båda sidor. Basängen fylls via luckor. Varje sluss rymmer ca 1600 m<sup>3</sup> och 750 m<sup>3</sup> vatten släpps in eller ut vid slussning.

Redan efter 15 år måste slussen i Söderköping byggas om, grundförhållandena var för dåliga då den var anlagd på gamla ruiner efter kyrka och hus. Den gamla låg längre österut och fylldes igen först 1891. För att minska vikten och trycket mot lergrunden är Söderköpings sluss den enda som försetts med träbotten.

30 juni 1931 körde kanalbåten Juno rakt in i Söderköpings sluss. Båt och passagerare klarade sig bra men den nedre slussporten förvandlades till drivved. Om inte den övre slussporten hade varit stängd hade det blivit stor förödelse. Reparationen tog nio dygn.

### *Reparation av Söderköpings sluss*





Alla slussarna fick dopnamn efter en person eller plats förutom slussens geografiska namn.

### **Mem**

Dopnamn Bengt Erland Franc Sparre (kanalbolagets ordförande efter Baltzar von Platen).

Enkelsluss färdig 1832. Fallhöjd 3 meter.

### **Tegelbruket**

Dopnamn Göta kanal Direktion.

Enkelsluss byggd 1832. Fallhöjd 2,3 m.

### **Söderköping**

Dopnamn Söderköping.

Enkelsluss byggd 1847. Fallhöjd 2,4 meter. Den ursprungliga slussen byggdes 1832.

### **Duvkullen nedre**

Dopnamn Gustaf Lagerheim (övermechanicus vid Göta kanalbolag 1820-45).

Enkelsluss byggd 1832. Fallhöjd 2,3 m.

### **Duvkullen övre**

Dopnamn Erik Hagström (övermechanicus före 1820).

Enkelsluss byggd 1832. Fallhöjd 2,4 m.

### **Mariehov nedre**

Dopnamn Mariestad.

Enkelsluss byggd 1832. Fallhöjd 2,1 m.

### **Mariehov övre**

Dopnamn Örebro.

Enkelsluss byggd 1831. Fallhöjd 2,6 m.

### **Carlsborg nedre**

Dopnamn Skandinavien.

Dubbelsluss byggd 1831. Fallhöjd 5,1 m.

### **Carlsborg övre**

Dopnamn Norrköping.

Dubbelsluss byggda 1831. Fallhöjd 4,7 m.

### **Klämman**

Dopnamn Linköping.

Enkelsluss byggd 1826. Portarna står mestadels öppna. Används främst för att reglera vattenståndet i sjön Asplången.

## Torrdockan

Klevbrinken är en av tre torrdockor längs Göta kanal. De andra finns i Motala och Sjötorp.

Klevbrinken byggdes 1827 för att rymma nio fartyg i varierande storlekar "sex vanliga fartyg och tre mindre". Här har också legat verkstad och ett båtbyggeri.

Påfyllning av dockan görs genom dockportarna. Avtappningen sker genom en kulvert under kanalen till en bäck.

Dockan används fortfarande för ett antal större båtar.



## Sluss- och brovaktarna

Slussarna öppnades förr med 7 m långa bommar som sköts framåt men redan 1847 hade alla försetts med gångspel med kuggar. 1969 försågs vissa med elmotorer och 1978 infördes hydraulik.

Broarna var rull- eller svängbroar som manövrerades för hand. Vägbron vid E22 är en klaffbro, byggd 1963, som fjärrmanövreras. Planer finns på en akvedukt över den nya E22.

Sluss- och brovaktarna kunde inte försörja sig enbart på sysslan utan hade ett annat yrke vid sidan om. De avlönades med bostad, ved, jord för odling samt kontantlön. 1905 kunde kontantlönen för en brovaktare vara 220 kr/år. Summan varierade beroende på om det var en bro, en enkel- eller en dubbelsluss man vaktade.

Vaktsysslan gick ofta i arv från generation till generation. Det var ett dygnet-runt-arbete. En stor del sköttes av kvinnorna. Dagtid tog de hand om vaktsysslan när maken arbetade samt skötte hushåll och många barn under de primitiva förhållandena stugorna erbjöd. Det kunde t ex vara 500 meter till vattenbrunnen. Dessutom skulle odlingarna man behövde för att klara sig skötas.

Sluss- och brovaktarens utrustning bestod av en visselpipa, en röd och en blå flagga och en lykta med blått och rött glas.



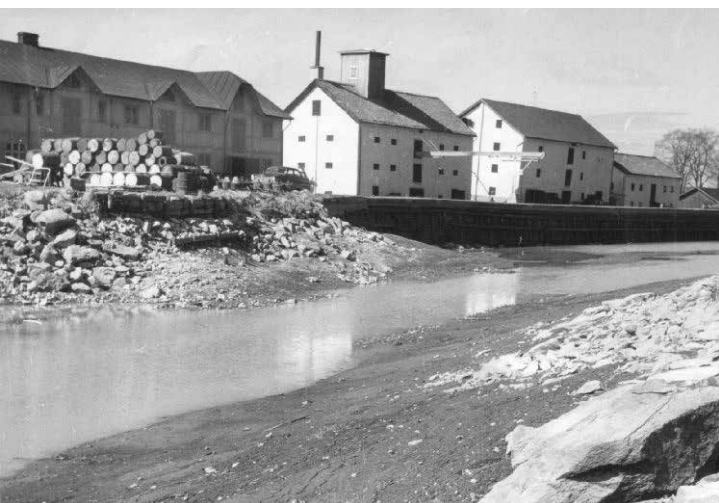


*Klevbrinken, Carlsborg övre, Duvkullen övre,  
Söderköping och magasinerna i Söderköping*



## Byggnaderna och de boende

Totalt 71 boställen för ingenjörer, inspektorer och vaktare uppfördes på kanaljorden med små ladugårdar och ekonomibyggnader, åkrar och bete. Sluss- och brovaktarbostäderna var byggda efter ungefär samma mall och byggdes samtidigt med kanalen. Nuvarande bostäder runt Söderköping är huvudsakligen från den andra byggomgången 1870-1910. De är oftast byggda i putsat tegel, re-  
veterat trä eller träpanelade, målade i gult med ett rum och kök samt vindsrum. Bostaden och magasinet i Mem liksom kanalmagasinen i Söderköping är från kanalens tillkomst på 1830-talet.







*Vänster sida:  
Slussvaktarbostaden i Mem.  
Tegelbrukets sluss med den nya bostaden.  
Slussområdet i Söderköping från ovan.*

*Höger sida:  
Ångfartyget Söderköping, byggt 1897, slussar i Mem  
på 1920-talet, slussvaktarbostaden skymtar bakom.  
Ångfartyget Viktor Rydberg, byggt 1885, går genom  
Söderköpings sluss där kanalmagasinen skymtar t v.*





*Mem*

### **Mem**

Slussvaktarstuga ursprungligen i reveterat trä, nu panelad och gulmålad, byggd 1833.

Två slussvaktare stannade länge; Frans Gustafsson, som även var fyrvaktare, vaktade slussen under 44 år och efterträddes 1929 av Per Erik Alvar Stenman som stannade i 42 år. Det fanns inget vatten vid stugan utan det hämtades 500 m bort.

Kanalmagasinet byggdes enkom för invigningen 1832 av rivningsvirke från arbetarnas baracker.

### **Tegelbruket**

Nuvarande stuga byggdes 1907 och är en reveterad träbyggnad. Den föregicks av en mindre stuga, även den i reveterat trä.

Johan Nykvist var trädgårdsmästare och vakt-



*Mem*





de slussen under 32 år tills hans son Knut Nykvist övertog arbetet 1915. Knut arbetade också som timmerman vid kanalbolaget och tjänstgjorde i 35 år. 1952 tog Knuts svärson, Eric Jarlberger över och tjänstgjorde i 28 år. Sammanlagt arbetade släkten vid Tegelbrukets sluss i 95 år.

### **Söderköping**

Slussvaktarbostaden är byggd 1869-70 i trä. Axel Almgren var slussvaktare här från 1800-talets mitt.

Inne i Söderköping finns ytterligare en slussvaktarbostad bevarad på Magasinsgatan 8. Det är den ursprungliga bostaden till Duvkullens nedre sluss som flyttades.

De putsade magasinerna i sten längst västerut är byggda på 1830-talet medan de i trä är byggda 1898.





*Dockan, Klevbrinken*

### **Klevbrinken**

Bostadshus i två plan i trä från 1832. På området finns ytterligare bostadshus och verkstad från 1907.

Brovaktarstället i reveterat trä uppfördes 1909. Bron finns inte kvar längre, den ersattes med klaffbron på E22.

### **Duvkullen nedre**

Slussvaktarbostad från 1899 uppförd i sten. Den äldre bostaden flyttades till Magasinsgatan 8 i Söderköping.



*Klevbrinken*



### **Duvkullen övre**

Slussvaktarbostad i trä uppförd 1857. Här har tre generationer Stenman bott som sammanlagt arbetat i 93 år vid samma sluss. Per Gustaf Stenman började 1881 och var även stenarbetare och timmerman. Efter 22 år efterträddes han av Per Adolf Stenman som också var stenarbetare. De fick 11 barn som skulle få plats i stugan. Vatten hämtades 300 meter bort. Sonen Einar Stenman avlöste sin far och arbetade fram till 1974.





*Mariehov*

### **Mariehov**

Vid Mariehov finns en slussvaktarbostad byggd i tegel från 1914. Den ligger mitt emellan övre och nedre Mariehov.

Johan A Beckman började sin anställning här 1885 och efter hans död 1914, tog sonen Gustaf över fram till 1955.

### **Carlsborg nedre**

Slussvaktarstugan är byggd 1899 i putsat tegel. Väster om ligger ett före detta kokhus, byggt i Mem 1877. Det flyttades hit 1897 för att vara tillfällig bostad åt slussvaktaren.

Förrådsbyggnaderna på södra sidan är från



*Carlsborg nedre*



*Carlsborg nedre sluss mot öster*

1800-talets början. Verkstäderna är från 1950-talet. På kullen ovanför förråden ligger en gulmålad större träbyggnad som är den före detta ingenjörsbostaden. Byggnaden är från 1700-talet och köptes in när kanalen skulle byggas på 1820-talet.

Släkten Ringström arbetade som slussvaktare här i 98 år. Johan Melcher Ringström började 1881 och efterträddes av sonen Torsten Eilert 1926. Torstens son, Dag Eilert Ringström, tog i sin tur över 1965. När siste Ringström slutat 1979 byggdes slussen om till hydraulisk manövrering.

### **Carlsborg övre**

Stugan är byggd 1898-99 i putsat tegel.



*Carlsborg övre*



*Venneberga*

### **Venneberga**

En järnbro fanns här från 1830 som sköttes av en brovakt. Bostadshuset är från 1893 då ett nytt hus byggdes i tegel åt Filip Beckman som arbetade vid bron 1861-1906.

Bilden ovan visar ladugården.

### **Loddbby**

Den första bron byggdes 1827. Nuvarande bro är byggd 1972.

Brovaktarbostaden från 1876-77 är byggd i tegel och putsad i gult. En liten ladugård hör till.



*Loddbby*



*Klämman*

### **Klämman**

Slussvaktarbostad byggt i putsat tegel 1903 på en kulle bredvid slussen i naturskön omgivning.

### **Snövelstorp**

Nuvarande bro är från 2016 och ersatte bron från 1941. Brovaktarstugan byggdes i tegel 1878. 1969 byggdes en modern bostad intill.

Första brovaktaren som flyttade in var Abraham Ryberg som också var timmerman. 1905 togs arbetet över av Gustaf Adolf Rydström som stannade i 63 år. Han var 88 år då han slutade. Som yngre var han timmerman på dagtid och hustrun skötte brovaktarjobbet.

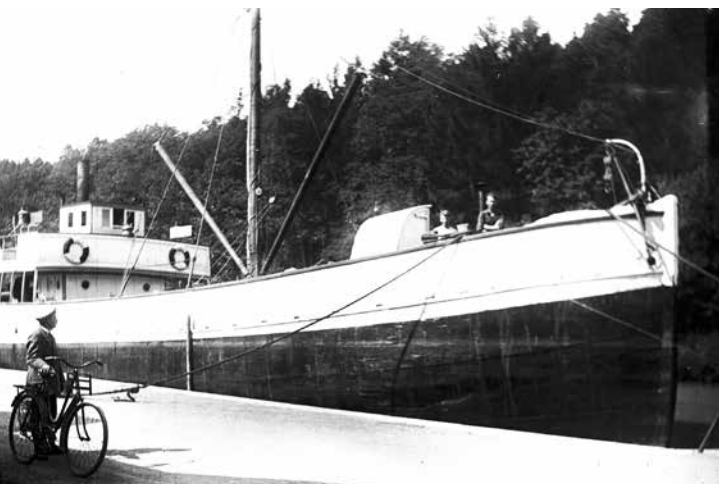


*Snövelstorp*

## Från transport till turism

Det har alltid varit seglingsförbud på kanalen och segelfartygen drogs istället med hästar eller oxar. Dragvägarna var indelade i olika skjutshåll där dragdjur kunde hyras. Det stod alnstenar var 1000:e aln för att visa hur långt man dragit.

I mitten av 1800-talet användes motorfartyg, specialbyggda hjulångare och propellerångbåtar. I början transporterades främst spannmål, järnmalm, sill, salt och brännvin samt post. Senare trävaror, ved, kol och koks och efter kriget främst sand, cement, tegel och olja. Under 1900-talet konkurrerades lasttrafiken ut av den snabbare tåg- och landsvägstrafiken.



Passagerartrafiken startade med att man kunde följa med lasttransporterna, så småningom i båtar som var avsedda för både last och passagerare. Snart blev det separata fartyg och 1869 startades kryssningsverksamheten. Kanalbåten Juno byggdes 1874 och går fortfarande turen.

Idag passerar tusentals fritidsbåtar Söderköping kanalvägen. De gamla dragvägarna används som cykel-, rid- och promenadleder.

För att förhindra erosion planterades träd utefter kanalen vilket gör den till världens längsta allé. 1865 sattes t ex 40 000 videspön mellan Mem och Asplången.





*Ovan: Kanalkiosken. Underst: "Färjan"*



## Promenad eller cykeltur västerut

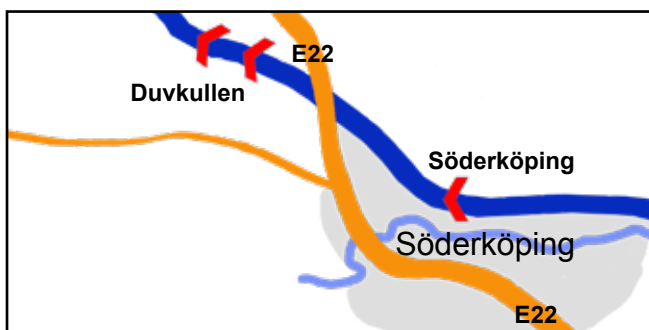
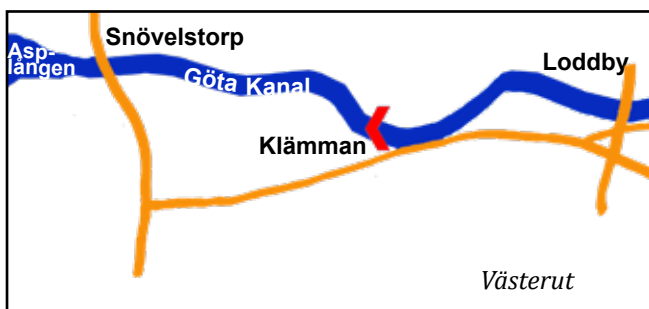
Sträckan Söderköping - Snövelstorp är ca 11 km lång. Det första man passerar är konstverket "Rabbit Crossing" av Eva Fornåå som ingår i konstprojektet "Visioner vid vattnet" utefter kanalen.

Vid Klevbrinken passerar man torrdockan som är vattenfylld sommartid och tömd vintertid med stora båtar uppställda. Därefter följer sju slussar och tre broar fram till sjön Asplången.

Det omgivande landskapet är vackert med mycket fornlämningar främst från järnåldern i form av fornborgar och gravfält. Vid t ex Duvkullen finns två gravfält med 50 resp. 35 gravar, mestadels högar från järnåldern. Strax innan Klämman finns ett vackert, betat gravfält med 30 högar i eklandskapet. Vid Gäverstad gård, en bit bort, ligger en fornborg.

Vid Mariehov syns den gulputsade herrgården i 2,5 våningar från 1836 på en kulle.

Vid Venneberga finns restaurang, café och gårdsbutik.



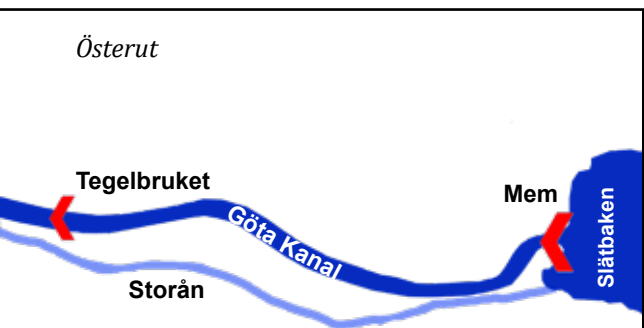
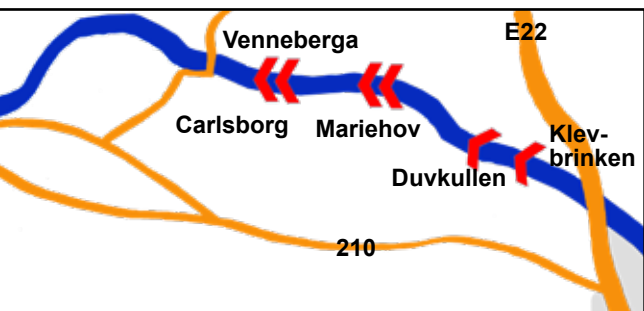
## Promenad eller cykeltur österut

Dragvägen till Mem är ca 6 km från Söderköpings sluss. På vägen passerar man Tegelbrukets sluss. Namnet kommer av att det åtminstone under 1700-talet låg ett tegelbruk här. Byggnaderna togs bort vid kanalens framdragande. Ett nytt tegelbruk var verksamt vid Beatelund 1904–1966. Beatelunds gård ligger längre österut, strax norr om kanalen. Huvudbyggnaden är ett värdshus flyttat från Mem på 1860-talet.

I Mems samhälle finns, förutom slussvaktarbostaden och kanalmagasin från 1830, tullpackhus från 1830, tullstation med tullförvaltarbostad från 1834, lotsbostad från 1834 och sjövillan från 1840 samt kanalkontoret från 1929. Mems slott med anor från 1500-talet är byggt i etapper mellan 1780 och 1820, flyglarna är från 1731.

I Mem finns konstverket, "Utpost", av Richard Johansson.

Sommartid finns café i kanalmagasinet.





**Text, foto, form:** Monica Stangel Löfvall

**Historiska foton:** S:t Ragnhilds Gilles samlingar

**Historiska kartor:** AB Göta kanalbolag, Söderköpings Kommunarkiv

**Utgiven av Fritid och Kultur 2017**



Söderköpings  
kommun