



# Söderköping och Kanalen



Foto: Emil Ström (verksam 1914-1946), S:t Ragnhilds Gille  
Kartor: Söderköpings kommunarkiv, Kanalbolagets arkiv.  
Text: Monica Stangel Löfvall  
KulturArkiv, Söderköpings kommun 2007  
[www.soderkoping.se](http://www.soderkoping.se)

**KulturArkiv**  
Söderköping

## Söderköping och vattnet

Tre olika vatten har haft stor betydelse för Söderköping: Storån, Göta Kanal och Söderköpings Brunn.

Storån gjorde Söderköping till en av landets viktigaste hamnstäder under medeltiden. På grund av landhöjningen blev Storån inte längre farbar för större fartyg vid 1400-talets slut och Norrköping och Valdemarsvik övertog alltmer hamntrafiken.

När Söderköping blev Göta Kanals östra port hoppades man få fart på sjöfarten igen. Men kanalen fick vid den tiden aldrig någon större betydelse, varken för sjöfarten eller den lokala strukturen.

Idag är kanalen en betydelsefull turistattraktion och Kanalhamnen har blivit stadens sommarcentrum.

Tio år efter kanalens invigning blev Söderköping Sveriges första kallvattenkurort. Staden levde åter upp. Än idag sätter Söderköpings vackra brunnsområde en stark prägel på staden.



*Fritidsbåtar i Storån*

## Norrköping eller Söderköping?

Det blev många turer under 1700-talet om var Göta kanal skulle mynna - i Slätbaken eller i Bråviken, och vilken stad som därmed skulle genomkorsas - Söderköping eller Norrköping. Det berodde bl a på vilken metod för kanalbyggnation man skulle använda. Valet föll på torrgrävningssmetoden, då man undviker naturliga vattendrag för att slippa bygga fördämningar eller få problem med vårflooder och strömmar. 1772 togs ett riksdagsbeslut som innebar att kanalen skulle mynna i Slätbaken. En

10-årig lobbyverksamhet utbröt. Norrköping protesterade t ex så här:

*"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 består mest av krögeri och hästhandel på landets marknader"* - och framhöll sig själv som: *"denna betydliga juvel i landets krona"*.

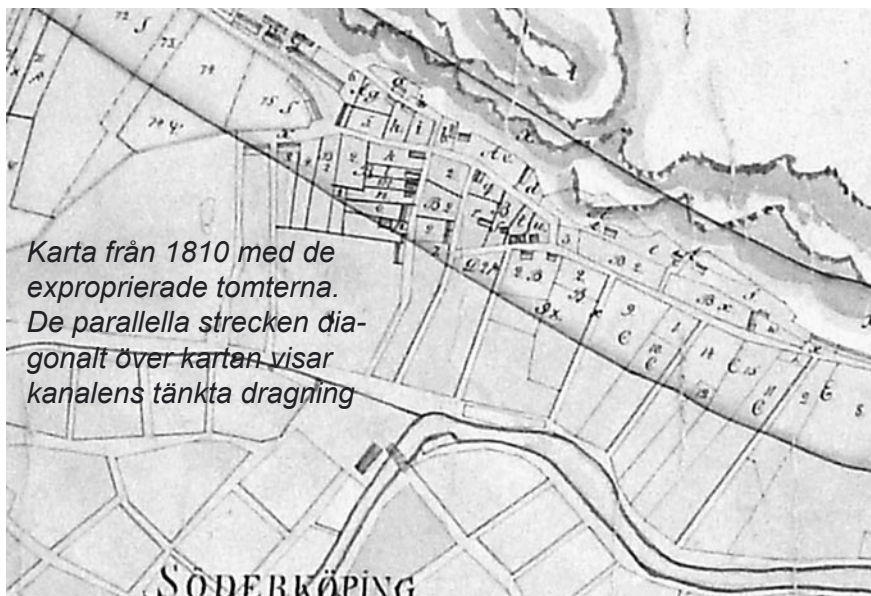


## Kanaljorden

Till kanalbygget inlöstes en 200 alnar (ca 100 meter) bred markremsa genom Västergötland och Östergötland.

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 trettiotal bostadshus och åtskilliga logar flyttades eller revs .

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



*Karta från 1810 med de exproprierade tomterna. De parallella strecken diagonalt över kartan visar kanalens tänkta dragning*



*Rensning av kanalen*

## Arbetet

Kanalen är 190 km lång och av dessa grävdes 87 km för hand med plåtskodda träspadar. Resten av sträckan utgörs av naturliga vattendrag. De 58.000 arbetarna var huvudsakligen soldater som levde under fältmässiga förhållanden och även skulle hinna göra exercis. De hade bättre betalt än brukligt men arbetet var hårt. Revelj blåstes klockan 04.00 och tupto klockan 21.00. Dessemellan arbetades minst 12,5 timmar, 6 dagar i veckan, maj-oktober. Arbetet bestod i att gräva bort 8 miljoner m<sup>3</sup> jord samt spränga och forsla bort 200 000 m<sup>3</sup> berg. Soldaterna användes även till vissa murningsarbeten. För de avancerade arbetena med slussar, broar och dockor anlätades hantverkare och engelska ingenjörer. Kostnaden för kanalen blev ungefär 6 gånger högre än Baltzar von Platen hade räknat med.

## Invigningen

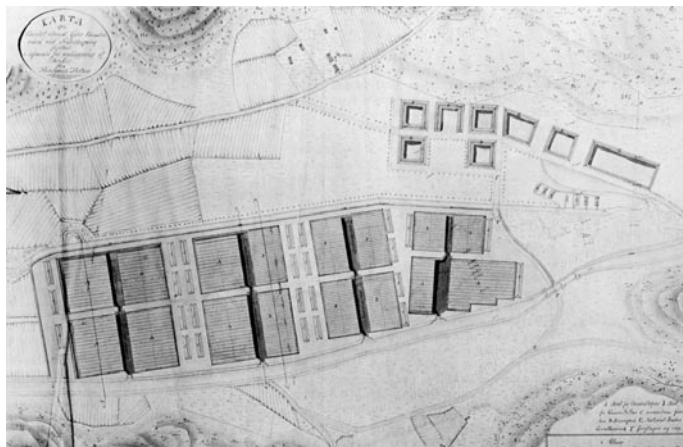
Invigningen av den helt färdiga kanalen skedde i Mem den 26 september 1832, tio år efter det att den västra delen blivit klar. Kung Carl XIV Johan och drottning Desideria samt kronprinsparet Oscar och Josefina skulle färdas från Snövelstorp med den kungliga jakten Esplendian i följe med sex andra båtar. När kungligheterna insåg hur många slussar det var åkte de istället häst och vagn till det festsmäckade 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.

Stränderna lystes upp av tjärtunnor och marschaller då man i skymningen kom till Mem. Esplendian drogs in i sista slussen av kanalriktningen. På kvällen var det fyrverkeri och festbankett. Carl 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.

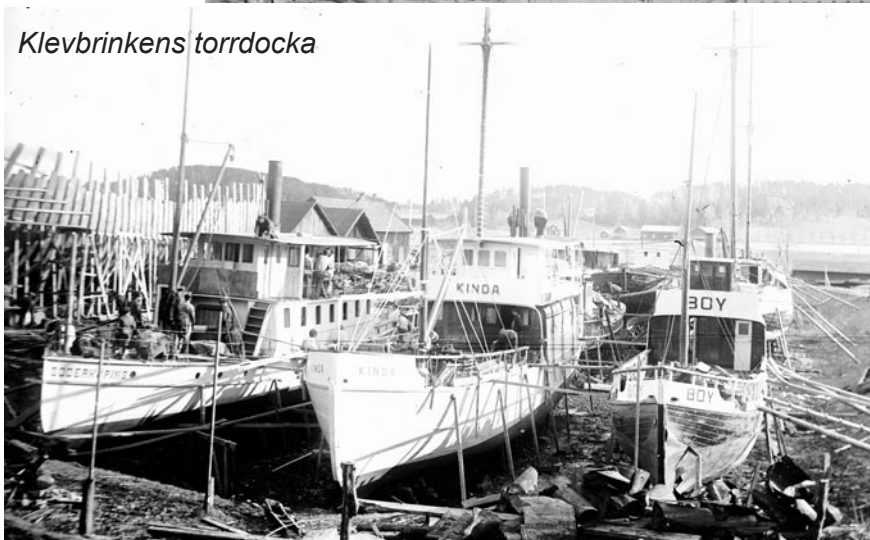
## Örlogsstaden Söderköping

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, materialbodar, ammunitionsförråd, sjukhus, verkstäder, repslageri m m. Flottan skulle snabbt kunna ta sig ut till skärgården men också kunna förflyttas 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. Söderköping blev aldrig någon örlogsstad p g a för höga kostnader.

*"Karta över landet nära vid Söderköping författad i afseende på anläggning af bodar för skärgårdsflottan"*



*Klevbrinkens torrdocka*



## Slussarna

På sträckan Mem - Tegelbruket - Söderköping - Klevbrinken - Duvkullen - Mariehov - Carlsborg - Venneberga - Loddbys - Klämman - Snövelstorp finns en torrdocka, fyra broar, åtta enkel- och två dubbel-slussar som byggdes mellan 1829 och 1832. Fallhöjden på sträckan är totalt 27 meter. Dessutom finns tre hamnar: Mem, Söderköping och Snövelstorp.

Slussarna har dopnamn förutom namn efter platsen. Duvkullens övre sluss heter t ex "Erik Hagström", Tegelbruket "Götha Canal Direction" och Mariehovs övre sluss är döpt till "Örebro".

Redan efter 15 år måste slussen i Söderköping byggas om då grundförhållandena var för dåliga. 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 Juno rakt in i Söderköpings sluss. Båt och passagerare klarade sig bra men den nedre slussporten blev bara drivved. Om inte den övre slussporten hade varit stängd hade det blivit stor förödelse. Reparationen tog nio dygn.



*Tegelbrukets sluss och bostad*

## Slussvaktarna

För att slussportarna skall gå att öppna måste vattenståndet vara exakt lika på båda sidor. Bassängen fylls via luckor. Slussarna öppnades med 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 byggdes 1963 och fjärrmanövreras.

Slussvaktarna avlönades med bostad, jord för odling samt kontantlön. 1917 var lönen, inklusive värdet av bostad, ved och jord, mellan 720 - 1125 kronor per år beroende på om det var en bro eller en enkel- eller en dubbelssluss man vaktade. Vaktarsysslan gick ofta i arv från generation till generation. Det finns slussar som vaktats av samma släkt i närmare 100 år. Slussvaktaren hade ett annat yrke vid sidan om som t ex timmerman, stenarbetare eller fyrvaktare (Mem). För att klara vaktyssslan dygnet runt kunde den skötas av hustrun dagtid när mannen arbetade.

## Byggnaderna

Bostäderna för ingenjörer, inspektorer och vaktare uppfördes på kanaljord med åkrar och bete, små ladugårdar och ekonomibyggnader. Vaktbostäderna var byggda efter ungefär samma mall och byggdes samtidigt med kanalen. Slussvaktarbostäderna runt Söderköping är huvudsakligen från den andra byggomgången 1870-1910. De är byggda i trä, putsade eller målade i gult med 1-2 rum och kök samt vindsrum. Bostaden och magasinet i Mem liksom kanalmagasinet i Söderköping är från kanalens tillkomst på 1830-talet.

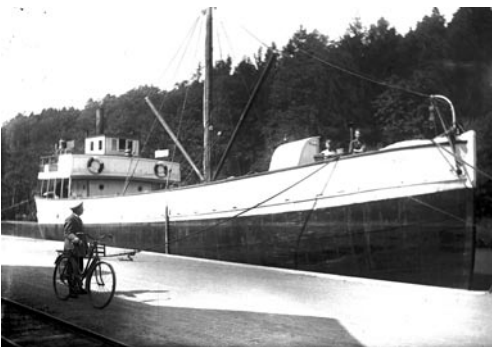
Inne i Söderköping finns, förutom slussvaktarbostaden från 1869-70, ytterligare en slussvaktarbostad bevarad. Det är den ursprungliga bostaden till Duvkullens nedre enkelsluss som flyttades till Magasinsgatan när den nya byggdes.



*Carlsborg övre och Duvkullen övre från 1857. I Duvkullen vaktade tre generationer Stenman. Den mellersta generationen fick 11 barn som bodde i stugan. Vatten hämtades 300 meter bort.*

## Från transport till turism

Ursprungligen fick segelfartygen dras med hästar eftersom man inte kan segla i kanalen, men i mitten av 1800-talet användes främst specialbyggda hjulångare och propellerångbåtar. Huvudsakligen transporterades timmer, järnmalm, sand och grus samt post under 1800-talet. Senare även koks, olja och stenkol.



Lasttrafikens glansdagar var under 1930-talet. Från Söderköping utlastades då virke, tegel och jordbrukprodukter. Men efter ett par decennier hade landsvägstrafiken nästan helt konkurrerat ut lasttrafiken på kanalen.

Passagerartrafiken startade med att man kunde få följa med lasttransporterna. På 1870-talet började kanalbolaget satsa på turismen. De första fartygen tog både last och passagerare men snart blev det separerat.

Idag passerar tusentals fritidsbåtar Söderköping kanalvägen och flera olika passagerarbåtar trafikerar kanalen och sträckan ut till skärgården. De gamla dragvägarna används som cykelleder.



*Dragväg vid Klevbrinken*