



▲ Det är viktigt att bevara byggnader, broar och andra anläggningar vid vattenlederna. Lövsäng på Göta Kanals västgötalänje.
Foto: Thomas Carlquist

ATT VÅRDA OCH BEVARA

Kanaler och farleder. En förutsättning för att kanaler och farleder ska bevaras är att de används. Det är viktigt att de vårdas och underhålls. Broar behöver vara öppningsbara så att båttrafiken kan passera.

Hamnar. En förutsättning för fortsatt bevarande är i första hand att hamnen används. Om hamnen ska omvandlas för nya verksamheter bör förändringen utföras med hänsyn till platsens tidigare kulturhistoria. Lämna kvar spår som berättar om äldre tiders hamnverksamhet. Lastkranar och godsmagasin kan berätta om tidigare verksamheter på platsen.

Äldre vägbankar och murverk vid vatten. Håll rent från vegetation, ta bort träd och buskar och gör rester efter vägbankar mer synliga genom röjning och gallring. Äldre murverk i kajer, pirar och slussar måste hållas fria från växtlighet för att inte förfalla.

Bebyggelse och anläggningar med koppling till inre vattenvägar. Renovera försiktigt och behåll så mycket som möjligt av originalmaterialet. Detta är grundprincipen vid allt underhåll av kulturhistoriskt värdefull bebyggelse och andra kulturhistoriskt värdefulla anläggningar. Undvik att byta ut mer material än nödvändigt vid reparation

av skador och reparera med samma teknik och med samma sorts material som det ursprungliga. Försök att laga en skada så snart den upptäcks eller uppstår, det är oftast både enklast och billigast.



Länsstyrelserna

Text: Anna Rodin

Redaktör: Kristofer Sjöo och Ann-Katrin Larsson

Layout: Amelie Wintzell Enedahl

Vårda vattendragens
KULTURARV

Under perioden 2013-2015 driver länsstyrelserna i Blekinge, Gotland, Halland, Jönköping, Kalmar, Kronoberg, Västra Götaland, Skåne och Östergötland projektet Vårda vattendragens kulturarv som syftar till att ge information om kulturarvet vid vatten och stimulera till vård- och bevarandeinsatser. Läs mer om kulturarv vid vatten och ta del av vårt informationsmaterial på www.vardavattendragen.se



Äldre vykort från hamnen i Ankarsrum, med ångslupen Undine, byggd 1862, virkespråm och järnvägsvagnar. Foto: Kalmar läns museums fotoarkiv



Åkvedukten i Håverud, Dalslands kanal. Västra Götalands län.
Foto: Benny Ruus



Hovetorps sluss i Kinda kanal, Östergötlands län. Foto: Malin Svarvar

Kommunikation och transport – inre vattenvägar

Vattenvägar har under lång tid använts som transportled för både gods och människor. Där vägarna möttes uppstod ofta knutpunkter och mötesplatser. Vattenledningens betydelse för industrialisering, liksom för städers och samhällets framväxt gör sådana miljöer viktiga att vårda och bevara.

Sjöar och vattendrag – de bästa färdvägarna!

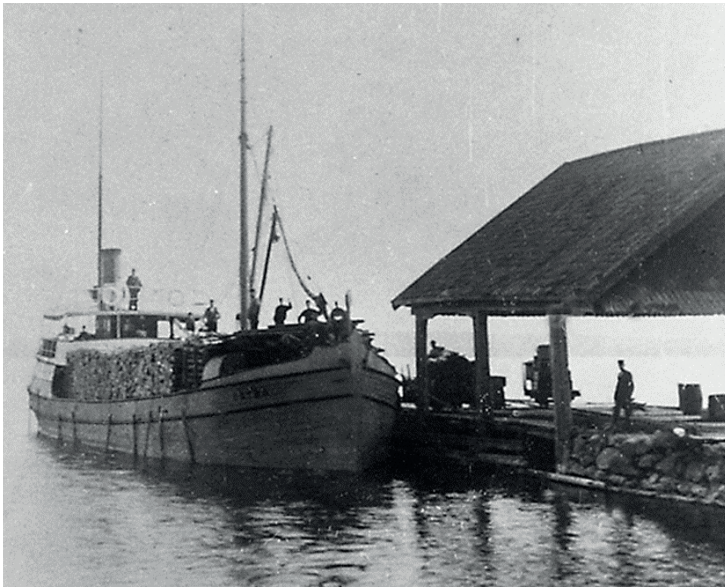
Förr i tiden var vattenvägarna vida överlägsna landvägarna. Det var enklast att ta sig fram på eller längs vatten i en tid då landskapet bestod av obrutna skogar, vidsträckta våtmarker och oländig terräng. Vattendragen har fram till modern tid varit de viktigaste förbindelselederna, både om sommaren och om vintern.

Det var först under medeltiden som man i organiserad form började

anlägga vägar i vårt land. I många fall var dessa snarare söndertrampade skogsstigar. Vattenvägarna fortsatte att vara viktiga ända in på 1900-talet, då landets väg- och järnvägsnät hade byggts ut. Det var på vatten, fruset eller öppet, som transporter skedde och där gods och varor fraktades. Det var också enklare att förflytta sig utmed vatten eftersom strandbädd-

darna kunde erbjuda ett öppnare och jämnare underlag än skogsvägar. Vattnet förenade mer än det skilde. Det var landmassorna som var barriärerna och inte tvärtom.

Viktiga vattenvägar kombinerades inte sällan med landvägar, särskilt mellan angränsande vattensystem eller förbi forsar och fall. Dragställen, omlastningsplatser och smala sund var viktiga passager mellan farbara vatten. Omvänt gick landvägarna via de bästa vadstälarna över vattendragen. Där landvägar och vattenvägar möttes kunde knutpunkter och mötesplatser uppstå. Dessa platser hade ofta handelsmässiga fördelar, eftersom varor och människor passerade. Vid sådana knutpunkter bildades marknadsplatser, vilka i sin tur kunde utveck-



▲ Hamnpiren i Hjo fungerade förr som omlastningsplats för gods mellan järnväg och sjöfart. Transporterna förband landskapen på båda sidor av Vättern. I sjön Viken har det funnit flera större träbryggor vid lastageplatserna. Ångfartyget Sättra vid Sättra brygga, sekelskiftet 1900. Foto i Västergötlands museum och från Sättra Bruk

las till byar och samhällen. Flera av de medeltida städerna växte fram på sådana platser.

Många vattendrag var mer vattenrika än idag eftersom delar av landskapet har förändrats genom utdikningar, sjösänkningar och invallningar. Innan man började förbättra de inre vattenvägarna var det ibland svårt att färdas och transportera gods längs vattendragen. Man var hänvisad till naturligt farbara sjöar och vattendrag, men där kunde exempelvis forsar och fall utgöra besvärliga hinder.

Vattenvägarna har använts för längre och kortare resor och farkosterna har genom tiderna varit många och sett olika ut. Enkla stockbåtar, ekor, pråmar, segelbåtar, ångbåtar – otaliga är de vattenfarkoster som har trafikerat, och i vissa fall fortfarande trafikerar, våra vatten.

Kanaler förstärkte förbindelserna – haven knöts samman

Som en del av det svenska infrastrukturbyggandet har en rad kanaler anlagts i Sverige. Kanalbyggarna gjorde att farbara sjöar knöts samman men skapade också förbindelser mellan haven. För att hantera nivåskillnader i eller mellan vattensystem byggdes slussar. Där nivåskillnaderna var för stora för slussar byggdes

järnvägar mellan sjösystemen. Eftersom pråmar och segelfartyg förr ofta drogs av dragdjur kan äldre kanaler också ha dragvägar utmed sidorna. Det var inte bara enklast att färdas längs vattenvägar, det var också energimässigt och ekonomiskt fördelaktigt. Om gods lastades på en pråm och en häst fick gå på kanalbanken, kunde den klara av att dra 70 000 kilo.

De inre vattensystemen har använts som transport- och kommunikationsleder, för nöjes- och nyttotransporter av såväl gods som människor. Lera, tegel, malm, tjära, kol, virke och sten är bara några exempel på varor som har fraktats där. Lederna har också använts för flottning av timmer. Vattenlederna har haft stor betydelse för industrialiseringen och framväxten av städer, samhällen och bruksorter, det vill säga vår försörjning.

Vid farlederna byggdes hamnar med tillhörande anläggningar; omlastningsplatser, bryggor, pirar, fyrar, sjömärken, slussar och Sveriges länge enda akvedukt vid Håverud i Dalsland. I anslutning till vattendrag kan det också finnas lämningar efter äldre broar, vägbankar och flottningsföretag.

Tidig infrastruktur

Sedan forntiden och fram till dess järnvägen och landsvägarna byggdes ut var vattenvägarna de viktigaste transport- och kommunikationslederna. Försök till att förbättra de inre vattenlederna gjordes tidigt och Engelbrekt sägs ha varit den första kanalbyggaren i Sverige. Det första större kanalbygget i Sverige påbörjades i slutet av 1500-talet då Karl IX kanal anlades mellan Mälaren och Hjälmarén. Kanalen förföll dock inom kort och ersattes på 1630-talet av Hjälmaré kanal närmare Arboga.

Under 1700-talets sista årtionden och första hälften av 1800-talet upplevde södra Sverige sin stora kanaliseringsepok, som medförde en stor förbättring av inlandssjöfartens förutsätt-



ningar. Under denna period anlades till exempel Trollhätte kanal som förband Väneren med Göteborg. Göta kanal byggdes tvärs över landet genom flera av våra största sjöar och 1832 var den sedan länge så önskade förbindelsen mellan Östersjön och Västerhavet etablerad. Dalslands kanal öppnades för trafik 1868. Samtidigt pågick färdigställandet av Kinda kanal.

Kanalerna medförde att de inre farledernas betydelse ökade då de medverkade till att knyta samman de farbara sjöarna. Staten hade ett stort intresse av att bygga ut kanalerna och det var stora statliga anslag som låg bakom kanaliseringsvägen. I samband därmed byggdes även kust- och insjöhamnar ut.

Från mitten av 1800-talet till 1920-talet gick det otaliga ångbåtar på insjöar, åar och kanaler. Redan 1818 sattes den första ångbåten i Sverige i bruk. Under sina första decennier användes ångbåtarna i första hand inom persontrafiken men från mitten av 1800-talet blev de viktiga även för godstrafik.

I och med utbyggnaden av järnvägen förlorade de flesta kanalsystemen successivt sin betydelse för frakt. De ångbåtsleder med reguljär trafik som infördes i flera sjösystem på 1800-talet lades under 1900-talet ner i takt med utvecklingen av järnvägs- och landsvägstrafiken. Enstaka fraktklinjer på kanalerna levde dock kvar ända in på 1970-talet. Trots våra dagars snabba och effektiva landkommunikationer har ändå delar av inlandssjöfarten, till exempel på Göta älv och Väneren, kunnat hävda sig väl för transport av tungt och skrymmande gods i de fall där kostnaderna är viktigare än tidsfaktorn. Sjöarna och vattendragen har i stället fått allt större betydelse för turism och friluftsliv. ■



▲ M/S Storholmen går fortfarande med passagerare på Dalslands kanal. Foto: Anna Olsfelt

◀ Kanalerna krävde byggnader för olika funktioner som magasin, slussvaktar- och inspektorsbostäder och som här i Motala, Göta kanalbolags huvudkontor. Byggnaden vittnar ännu om kanalens betydelse. Foto: Thomas Carlquist

▼ Arnö, till vänster var det sista lastfartyget som gick i kommersiell trafik på Göta Kanal. Till vänster ses dragvägen där dragdjuren kunde gå innan ångmaskinen gav kraft. Vykort från Göta Kanal vid Sjötorp, 1970-talet

▼ Idag går bara turist- och nöjestråfik på Göta Kanal. M/S Juno i Riksbergs sluss. Foto: Thomas Carlquist

