GRANBERG, PER ADOLF

Beskrifning öfver Trollhättan, och dess slussverk. Stockholm, Elméns och Granbergs boktryckeri, 1817

1817

EOD - Miljoner böcker bara en knapptryckning bort. I mer än 12 europeiska länder!

Tack för att du väljer EOD!
Europeiska bibliotek har miljontals böcker från 1400- till 1900-talet i sina samlingar. Alla dessa böcker går nu att få som e-böcker – de är bara ett musklick bort. Sök i katalogen från något av biblioteken i eBooks on Demand- nätverket (EOD) och beställ boken som e-bok – tillgängligt från hela världen, 24 timmar per dag och 7 dagar i veckan. Boken digitaliseras och blir tillgänglig för dig som e-bok.

EOD bokens fördelar!

■ Få samma utseende och känsla som med originalet!
■ Använd ditt standardprogram för att läsa boken på skärmen, zooma och navigera genom boken.
■ *Sök:** Använd fulltextsökning för enskilda fraser.
■ *Klipp & klistra:** Kopiera bilder och delar av texten till andra applikationer (t.ex. ordbehandlingsprogram).
*Ej tillgängligt i varje e-bok.

Villkor för användning

Genom att använda EOD-tjänsten accepterar du de villkor som ställs av biblioteket som äger den aktuella boken.
■ Villkor för användning: https://books2ebooks.eu/csp/sv/nls/sv/agb.html

Fler e-böcker

Redan nu erbjuder 40 bibliotek från 12 europeiska länder denna service.
Sök böcker tillgängliga för den här tjänsten: https://search.books2ebooks.eu
Mer information finns tillgängliga via https://books2ebooks.eu boken.

TROLLHÄTTAN
1817

Geogr. Sv.
VÄSTERGÖTL.
(Br)
1700 - 1829

Oktober
1817

Beskrifning
öfver
TROLLHÄTTAN,
och dess Slussverk.

STOCKHOLM,
Elméns och Granbergs Boktryckeri, 1817.

I ett land der stora Naturscner ofta framställa sig för den resande, synes det som Trollhättan icke ensamt genom sina vattenfall kunnat vinna den ryktbarhet detta ställe redan ägde, innan konsten der öppnat en förbindelse emellan Venern och Nordsjön. Dess ryktbarhet har förmodligen också betydligen ökats genom förslaget om en sådan segelfart, hvilken man likasom till trots för naturen ville här bereda: ett förslag som under 200:de år varit framställdt, till en del utfördt, och efter en kedja af fruktlösa försök omsider fulländadt vid adertonde seklets slut. Och på en främling, som från de södligare och vestligare delarne af Europa anländer till Sverige utan att besöka dess högre trakter, måste de skönheter hvilka Inbyggarna på flera ställen hafva tillfälle att se, verka med mera styrka än på oss sjelfva.

Vid beskrifningen af ett ställe är det vanligt att söka upprinnelsen till dess namn. Historien lemnar oss likväl här ingen upplysning, och ehuru sjelfva benämningen *Trollhätta*, utan tvifvel är ganska gammal,

känna vi derföre icke anledningen dertill. Af våra äldre Författare lärer Olaus Magnus vara den förste som talar härom, men ganska korrt, och efter hans förklaring betyder namnnet: *Trollmössa* (*Caputium Dæmonis*), efter den betydelse som ordet *hätta* hos de kringliggande Provicernas allmoge ännu har. Denna förklaring bestrides af Verelius, i Noterna till Hervara sagan, och enligt hans tanka betyder Trollhätta, ett ställe som äfven för Trollen är farligt; men Verelius har antingen förgätit eller icke vetat, att namnet icke tillhör fallen, utan en trackt, på söd-östra sidan, af sjelfva landet der de rusa förbi, och isynnerhet den öfre delen af samma trackt. Kanske har något af bergen i äldre tider haft skapnad af en mössa, och namnet deraf uppkommit; ty att denna trackt varit fordom bebodd af röfvare har redan Olaus Magnus berättat, och det var vanligt bland våra förfäder att grymma och vilda menniskor fingo namn af troll.

Göta-elf har ifrån de äldsta tiderna varit namnkunnig i vår Historia, icke endast derföre att den utgör det enda utloppet för Sveriges betydligaste insjö, som skall hafva ett tillopp tjugefyra större och mindre vat-

tendrag, utan isynnerhet, emedan den, under sekler, till största delen utgjorde gränsen emellan Sverige och Norrige. På de öar eller holmar som i denna elf äro belägne, verkställdes ofta de envig, hvilka genom Sagorna blifvit kände, och man har påstått att en sådan äfven förefallit vid Trollhättan. Anledningen var följande.

Den i Sagorna berömde Starkader hade förlofvat sig med en flicka från Jotnahem vid namn *Ogn*, men denna förbindelse lärer kanske varit gjord emot hennes vilja, emedan hon begagnade sig af Starkaders frånvaro för att gifva sin Hand åt Hergrimer. En sådan djerfhet kunde icke efter Nordens seder försonas utan blod, och ehuru år kanske förflutit innan Starkader återkom, emedan Ogn redan haft en son med Hergrimer, glömde Starkader icke sin oförrätt och utfordrade sin rival till Holmgång. Striden var häftig emedan båda kämparne voro utmärkta. Sagorna, för att gifva ett begrepp om Starkaders öfverlägsenhet, föreställa honom med åtta händer, och påstå att han på en gång slogs med 4 svärd; Hergrimer, icke mindre tapper, härstammade från en Jätteslägt, och var för sin klokhet ansedd såsom trollkarl. Han käm-

pade dessutom för en maka som älskade honom. Men han dukade under för sin motståndares ovanliga styrka, och föll. Ogn var ett vittne till striden, hon såg sin maka stupa, och sig sjelf ett offer för Segraren; hon ville icke lefva på dessa vilkor, och med en nordisk qvinnas mod genomborrade hon sig sjelf med ett svärd.

Från dessa aflägsna tider finna vi ingenting antecknadt om Trollhättan, innan den af Olaus Magnus anförde berättelsen om röfvarne inträffat; hvilket sekel i medelåldren är obekant. Dessa röfvare skola haft sitt tillhåll i en kula nära strömmen, men en vinter blifvit röjda genom den rök som derifrån uppsteg En sednare tradition har ännu mera utsmyckat sagan; den har låtit dem blifva röjde genom en piga som de bortröfvat, men tillåtit att en Julafton gå hem efter en halmkärfva, hvaraf hon under återvägen till kulan strödt efter sig. Det ställe der denna kula varit belägen är också nu mera endast en gissning; sjelfva vägen dit skall hafva nedrasat i elfven, utan att man vet när. Händelsen är likväl förvarad i namnet Tjuffallet, som ett af Trollhätte fallen ännu bär.

Den största uppmärksamheten har likväl Trollhättan väckt från den tid man fattade idéen att göra Göta elf segelbar, och det är denna plan som här bör framställas ifrån sin uppkomst, under de år man förgäfves arbetade på att utföra den, och sluteligen det sätt hvarpå den blifvit fullbordad. Det är likväl nödvändigt att först meddela en beskrifning öfver sjelfva elfven ifrån dess forbindelse med Venern, till det sista fall som hindrade den att vara segelbar. Denna beskrifning behöfver icke att vara vidlyftig, då man för öfrigt kan hänvisa Läsaren till kartan.

Det utlopp af Venern som egentligen tillhörer Göta elf, är belägét södost om Staden Vennersborg. En vik, som på andra sidan skjuter in i landet, har fått namn af Vassbotten, och en fordom derifrån löpande rännil har genom konsten blifvit utbildad till en kanal, som med elfven förenar sig. Sjelfva Göta elf har strax ifrån sin början åtskilliga fall, och ett betydligare vid Rånnums bro, hvarefter lugnvatten åter uppkommer, och fortfar ända till Trollhättan, ehuru med åtskilliga starka strömdrag på några ställen, hvaribland det vid Stallbacka är det betydligaste. Strömdragen hafva af naturen varit

långt svårare än de nu äro, sedan de försvagats genom uppdämningar, som skett vid Trollhättan.

Dessa uppdämningar hafva äfven förändrat beskaffenheten af de öfra Trollhätte fallen och gjort vattenhorizonten ofvanföre omkring 3 fot högre. Det så kallade *Prestskeds* fallet och flere små fall, mellan de ofvanföre liggande holmar, hafva försvunnit; elfven, som förut varit bredare, har genom en fördämning, kallad Kafleströms dammen, blifvit tvungen att taga sitt lopp på nordvestra sidan af en holme, kallad *Malg-ö*, sedan denne blifvit förenad med fasta landet. Derifrån har fordom varit en bro till en annan liten skogbevuxen holme, som bär namn af *Gull-ö* och ligger midt i strömmen, och delar derigenom fallet, hvaraf det på östra sidan kallas Gullströmmen och det på vestra Nolströmmen. Höjden af dessa fall utgör omkring 26 fot, det sednare ligger likväl något längre ned än det förra. Utmed Nolströmmen ligger ett berg hvaraf en spets fordom hängde utöfver strömmen och bar namn af Skräddare-Klinten. Namnet berättas hafva uppkommit deraf att en Skräddare åtagit sig att ifrån denna klint sy en klädning

färdig; men innan han alldeles fulländat sitt arbete blifvit yr af vattnets fart eller sorl, så att han fallit utföre.

Nedan för dessa fall uppstiger i elfven en klippa, och strax derefter en liten holme kallad *Topp-ö*, på hvars båda sidor nya fall förekomma; Toppöfallet på den östra och Tjuf-fallet på den vestra sidan. Det sednare bär sitt namn efter de röfvare, som i berget på vestra sidan skola hafva haft sin kula. Dessa båda fall förena sig sedan till ett enda kalladt *Stampeström*, der vattnet bryter med en häftighet hvartill fallets höjd icke tyckes vara enda orsaken. Man har derföre gissat att nedanför den klippa hvaröfver det störtar sig skall finnas någon håla, hvarutur det nödgas att åter uppstiga för att fortsätta sitt lopp. Dessa fall utgöra tillsammans en höjd af omkring 53 fot; här har likväl funnits ännu ett, som omgaf en liten holme kallad *Tröskeln*, men hvilket genom uppdämningar försvunnit.

Det ställe som derefter förekommer bär namn af *Hojoma - Varp*, och har ett slags lugnvatten, utom det att elfven här är bredare; Vid dess sammandragning bildas de tre *Helfvetes fallen*, och vattnet, genom sitt

hastiga framrusande förbi den vik som man gifvit namn af *Olide håla*, förorsakar der en stark hvirfvel hvari en myckenhet af timmer, som råkat ur sin kosa, kringdrifvit utan att kunna bergas. Något lägre ned träffas *Flottbergs strömmen*, som är det sista af de egentliga Trollhätte fallen, och tillika med Helfvetes fallen utgöra en höjd af 32 fot. De fall som sedermera finnas i Göta elf äro: ett vid *Åkersström*, om $3\frac{1}{2}$ fots höjd, och ett vid *Lilla Edet* af 10 fots höjd; det förra stället ligger någon mer än en fjerdedels och det sednare omkring 2 mil nedanför Trollhättan. Smärre strömdrag finnas väl på några ställen, men icke som lägga betydliga hinder i vägen för segelfarten, om icke det vid Stallbacka emellan Carls Graf och Trollhätte fallen.

Det fartyg som ifrån Wenern ämna sig att segla utföre Göta elf, gå förbi Wennersborgs stad in i den vik som kallas Wassbotten. Man trodde länge att den andra armen af elfven icke kunde passeras, i anseende till de der förefallande stengrund, men har sedan funnit att icke så är. Ifrån Wassbotten börjar den så kallade Carls Graf, der tvenne slussar, vid Brinkebergs kulle, befordra segelfarten, och sänka fartygen om-

kring 19 fot; härigenom undvikes fallet vid Rånnum, och något nedanför slussarne förenar kanalen sig åter med elfven, som följes ända till Trollhättan. Den nya kanalen är der anlagd ett stycke ifrån fallen på söd-östra sidan om elfven. Efter den gamla planen skulle åter de seglande passera tätt utmed fallen, och en del af elfven, genom afdämningar och jetteer, göras segelbar emellan slussarne. Den öfversta af dessa gamla slussar är sprängd genom Malgö och kallas Gref Ekeblads sluss. Den lilla skogbevuxna Gullö uppstiger midt i fallet och förskönar utsigten deraf; men åskådaren finner likväl icke här det präktiga uppträde som väntar honom vid Toppö-fallet, der elfvens sammanpressning ökar den häftighet hvarmed vattnet nedstörtar under ett åsklikt dån. Polhems sluss, som ett stycke längre ned är belägen, visar en Scen af annat slag. Man ser der vattnet, från en lugn Kanal, lodrätt nedstörta i ett mörkt djup, och ett tunnt moln af dunster uppstiga derutur, i hvilka solstrålarne bilda en regnbåge. Icke långt ifrån Olide Värdshus är en höjd hvarifrån man i en synpunkt kan se alla Trollhätte fallen, utom det vid Flottberget, som också endast är ett obetydligt fall af omkring 4 fots höjd.

Denna utsigt, en af de skönaste man kan föreställa sig, har flere gångor varit ett föremål för teknarens konst.

Den kanal hvarigenom fartygen nu passera, börjar, som redan är sagdt, vid Kafvelströms-dammen, och är dels sprängd, dels murad. Den löper igenom den lilla Åkers-sjö, der man möter fem Slussar, sprängde genom det höga Åkersberget. Kanalen löper sedan genom en dal, och sättes slutligen, genom tre andra slussar, på nytt i förbindelse med elfven. Sänkningen i dessa 8 slussar svarar emot Trollhätte fallens sammantagna höjd och utgör omkring 111 fot. Längre ned i elfven undvikes fallet vid Åkerström genom en sluss på norra sidan, samt det större fallet vid lilla Edet, genom en sluss på södra sidan. Wenerns hela höjd ofver hafvet torde kunna beräknas till 168 fot, då man tillika gör afseende på elfvens sluttning mellan fallen.

Innan vi gifva en historisk öfversigt om försöken att göra Göta elf segelbar, lärer det kanske icke vara otjenligt att upptaga de natur-märkvärdigheter som dessa nejder erbjuda; vi låna beskrifningen deraf från en

resande utlänning, *) hvilken med lika mycken kunskap som uppmärksamhet betraktat de orter han genomrest **).

"Wid Trollhättan, der naturen öfver allt visar sig så tumultuarisk, har hon afvikit ifrån de stratifikations lagar hon förut iakttagit, i anseende till de massor genom hvilka Gota elf med våld banat sig en väg. Den Gneis som så vidt och bredt utsträcker sig genom Westergötland och Bohus län, har här ofta nödgats vika för lager af främmande arter. Gneisen är vanligast af mörkt utseende, emedan den är sammansatt af mycket svart Glimmer, hvit Fältspat och litet gråaktig Quarts. Glimmern ligger utblandad i det hela, hopar sig ofta på enskilta ställen och utvecklar stundom en lika färgad Hornblände. Då fältspaten tar öfverhand, bildas en Granit af samma blandning som Gneisen. Fältspaten ligger der ofta i stora hvita partier, som göra en skönt afbrott mot den mörka

---

*) Hausmann. Reise durch Skandinavien.

**) En håla öfverst i ett berg nära Polhems sluss, som fått namn af grotta, och hvari åtskilliga Kungliga personers namn äro uthuggne, torde väl knappt förtjena namn af naturmärkvärdighet.

Glimmern. Bland Granitarterna vid Trollhättan utmärker sig en i synnerhet. Fältspat af en färg, som är midt emellan mörkt kött-rödt och Aurora, i stora partier, är blandad med lite grongrå Fältspat, och svart starkt glansande Glimmer, som nästan alldeles utränga den blott i dolda partier förekommande grå, i brottet skåliga Quartsen. Denna verkligen präktiga Granit, blir ännu skönare genom de mångfalldiga deruti förekommande Fossilier. Vanlig och fjellig *Chlorit* af svartgrå färg; vanlig *Hornblände* af samma färg; Pistachegrön *Thallit; Almandin;* violett *Flussspat; Magnetisk jernmalm*, *Svafvelkies*, *Molybdén* ligga insprängda deruti. Omvexlande med denna grofkorniga Graniten är stundom en finkornig, sammansatt af röd Fältspat, gråaktig Qvarts och fjellig Chlorit. Denna blanning, hvilken äfven visar en skifferartad Textur, upptager här och der en egen afart af Thallit, som är jordartad, kännes mager, färgar af sig och stöter i grönt. — Vid Åkersjö finnes en Granit, sammansatt af köttfärgad Fältspat, lite hvit Qvarts och svart Glimmer, och i denna blanning träffas krystaller af brun Titanit".

"Qvartsen, som i Gneisen och de dermed omvexlande lagren af Granit nästan öfverallt

vid Trollhättan förekommer minst, försvinner stundom alldeles, och då intager Hornblendet äfven Glimmerns ställe, hvarigenom Granit och Gneis förvandlas i *Syenit* och *Syenitskiffer*. Denna blanning efterger icke den förra i skönhet. Den visar sig af mycket olika korn; men den finkornigare plär merendels vara åtföljd af en skifferaktig Textur. Fältspatens färg är än röd, än gröngrå, än hvit, och ofta äro två färgor i samma blanning. Hornbländet plär gemenligen vara kolsvart. Äfven dessa stensorter omvexla med Gneisen i mer och mindre mäktiga lager. En del af Kanalen är sprängd derigenom".

"Det frambringar en ännu större omvexling i dessa lager, att der förekomma äfven kornig och tät *Grönsten*, *Chloritskiffer*, *Hornbländeskiffer*, ren, skålig *Qvarts;* ren, tät *Fältspat*. Det är högst intressant att betrakta dessa olika stenarter i sina mångfalldiga sammansättningar, på den bergväg som åtföljer kanalen, och i den sköna profil som uppkommer af genombrytningen i Åkersberget, och de många andra sprängningarne utmed fallen. Om ock flera af dessa Herkuliska arbeten, som i olika rigtningar öppnat en på me-

tall fattig bergmassa, icke uppfyllt den afsigt hvarföre de gjordes, föra de åtminstone Naturforskaren till närmare kännedom af en bergformation, hvars förhållande tyckes motsäga så många hittills gjorda erfarenheter, och lofvar vigtiga upplösningar i anseende till Bergskännedomen."

"Gneisen från Trollhätte bergen, omvexlande med Granit, sträcker sig ända till foten af Hunne- och Halleberg, och utan tvifvel utgöra dessa stenarter hela undra lagret för dessa berg."

Vi veta hvarken när eller af hvilken den tanken först utvecklades att bana en väg för seglaren mellan Öster- och Vester-hafvet, genom Sveriges största insjöar; äfven Engelbrekts plan att vid Söder Telge gifva ett nytt utlopp åt Mälarn, har endast genom tradition blifvit förvarad; men den förste som offentligen föreställt ett sådant förslag, var förmodligen Konung Gustaf I., och detta redan vid början af sin regering, eller år 1526. Andra omsorger, kanske äfven brist på personer som kunde utföra detta verk, gjorde likväl att ingenting vidare företogs,

äfven sedan lugnet återkommit. Men hans närmaste efterträdare, Erik, visade sig så mycket mera angelägen derom, och var så säker på verkställigheten att han lofvade Lifflandarne en väg genom sina stater hvarigenom de kunde undvika Öresund, och således icke oroas i sin handel under Sveriges tvister med Danmark. Emedlertid blef äfven detta beslut till intet gjordt genom de oroligheter som snart uppkommo, men icke så snart slutade.

Carl IX lade första handen vid verket, genom anläggningen af den kanal, som efter honom bär namn af Carls Graf. Likväl kan man icke med visshet säga, om härigenom åsyftades annat, än dels att genom ett nytt utlopp för Wenern minska eller hindra de öfversvämningar, som föreföllo vid dess stränder, dels att genom mera långsluttande fall bereda en bättre väg för det timmer som flottades utföre Göta elf, och hvaraf mycket både förut och efteråt gått förloradt i Trollhätte fallen. Det är också troligt att något litet vattendrag funnits ifrån början på samma ställe, och att detta blott blifvit upprensadt och utvidgadt. Hvad som i hans tid blef börjadt försummades icke af hans store Son,

som under sjelfva krigsbullret sysselsatte sig med anläggningar för att upplifva den inre rörelsen *). Slussen vid lilla Edet var den första som inrättades. Det synes som byggnaden deraf skett på enskilt bekostnad, förmodligen emot vilkor att upptaga en viss tull för det timmer som här flottades fram. Anläggaren vet man icke med säkerhet och ännu mindre i den då Slussen anlades; men tullen gaf anledning till åtskilliga klagomål, hvilka förmådde Konung Gustaf Adolf den Store att 1624 inlösa Slussverket tillika med några sågqvarnar, hvilka dermed lära varit förenade. Då varande ägaren hette *Hans Skrifver*, och är det icke otroligt att han tillika kunnat vara anläggare både af Sluss och Sågar. Hela verket öfverlemnades till Göteborgs stad på 6 år, emot 3 procent af Inlösningssumman (som utgjordt 6000 dal. silfm.) i årligt arrende och förbindelse att underhålla alla byggnader. Staden hade väl löfte att efter de 6 årens förlopp äga närmaste rätt att än vidare bibehålla dessa egendomar; men af någon orsak, som man nu icke känner

*) Det var från Lägret vid Wittenberg, d. 31 Aug. 1631, han gaf en instruktion för fortsättningen af Hjelmare Slussverk.

ner, blef en annan Arrendator 1630, och Staden återfick dem icke förr än flera år derefter, eller 1651.

I de stora planer för Sveriges välstånd, som skapades af Konung Gustaf Adolf, och under den påföljande Förmyndare-Regeringen blefvo fortsatte, ingick äfven en utvidgad handel, och en större produktion. För att befordra dessa ansågs ingenting mera tjenligt än att öppna nya vägar för transporten af de varor som Sverige frambragte; sådane voro hufvudsakligen bergens och skogarnes afkastningar, hvilka endast genom Kanaler kunde fortskaffas med mindskad omkostnad. Hollänska Regeringen skall äfven hafva uppmuntrat den Svenska att genom Sverige öppna en segelfart emellan Wester och Österhafvet, i afsigt att derigenom sätta sig i oberoende af Danmark, som ofta förhöjde tullen i Öresund; men ehuru detta skäl blifvit antagit af alla våra historieskrifvare, torde det ändå icke hafva varit det verkliga, och troligare var ändamålet dermed intet annat än att med lätthet kunna handla i de inre delarne af ett land, som så litet förstod att begagna hvad naturen gifvit det.

Emedlertid uppkommo under denna styrelse åtskilliga förslag att till en början göra Göta elf segelbar, och äfven att bereda en Kanalfart ifrån Mariestad till Wettern. Det var icke nära Trollhättan man ville anlägga den nya passagen; det var på sidan, ifrån ändan af Vassbotten, man ville bana sig en väg, som nedom fallet vid Åkerström skulle förena sig med elfven. Men allt stadnade vid blotta förslagen; Christina tycktes icke heller genom företag af denna egenskap vilja göra sin regering lysande, och Carl X innehade thronen allt för korrt att kunna fästa en närmare uppmärksamhet vid stora och kostbara fredliga värf; han gjorde nog då han gaf Sverige en säkrare gräns än det ägt under hans företrädare.

Derefter uppkom en ny plan att ifrån Wenern göra en Kanal till Uddevalla, men några vidare steg dervid blefvo aldrig tagna. Carl XI, sysselsatt att i ordning bringa Riksts financer, bilda en armé, som genom de starkaste band var fästad vid fäderneslandet, och återtaga de egendomar som olagligt blifvit bortdragna från staten, hann utan tvifvel icke att med större verksamhet fullfölja förslaget om en segelfart genom Sverige, mer

än genom fullbordandet af Hjelmare slussverk, hvarigenom denna sjö sattes i förening med Mälarn, men som icke ens förr än efter hans död, eller 1701, blef färdigt. Denna Kanal eller graf var först försedd med slussar af träd, hvilka under Carl XI:s minderårighet voro så förfallne att en ombyggnad var nödvändig och äfven skedde. De nya slussarne gjordes väl af sten, men så smala att endast 7 alnars breda fartyg kunde passera dem. Konungen lät företaga en utvidgning och nybyggning, som började 1692, under uppsigt af en Tysk vid namn Sixtus, som under sig hade en Hollänsk Byggmästare. Arbets-kommenderingen var 1300 man, utom Murmästare och Timmermän. Slussarne hafva olika vattensänkning, ifrån 3 till 13 fot; och 24 fots bredd. Hela sänkningen utgör omkring 37 alnar, och fartyg som gå 8 fot djupt, borde efter planen kunna passera slussarne.

Det var först emot slutet af Carl XII:s regering, och efter hans återkomst till Sverige, som ett nytt förslag, om en segelfart förbi Trollhätte fallen, uppkom, och det var vår namnkunnige Polhem som väckte det. Man trodde först att genom enskilta befordra verk-

ställigheten; och sedan denna plan, kanske i följd af den allmänna penningbristen, kanske också af andra omständigheter, icke haft ramgång, åtog Regeringen sig att bestrida omkostnaden, och Polhem att på 3 år fullborda Slussverket i Göta elf, och sedan på två år, genom Wettern, bereda en segelfart till Östersjön. Arbetet började ock så verkeligen; men det afbröts snart genom Konungens död; och den Regering som sedan uppkom var icke hågad att låta fortsätta det, oaktadt Polhem ville fullgöra Kontraktet, och påminte derom genom ett Memorial till Ständerna 1720.

Efter flera påminnelser vid Riksdagarna beslöts med allvar, 1742, att fullborda segelfarten ifrån Wenern till Nordsjön. Öfverste Carlberg och den yngre Polhem ålades att anställa mätningar öfver fallen vid Trollhättan, och att föreslå en Kanal till deras undvikande. Flera Projecter kommo i fråga, men man gaf företrädet åt ett, som genom Carls graf, och sedan ifrån det öfra af Trollhätte fallen ville bereda en segelfart, genom en särskilt Kanal, som nedom flottberget borde forena sig med elfven, ehuru kostnadsförslaget steg till nära 6 tunnor guld, en summa

som icke blir obetydlig när man besinnar, att den icke långt ifrån utgjorde värdet af 100,000 tunnor spanmål.

På några år uträttades ingenting vidare; omsider anfortroddes verkställandet af arbetet åt Grefvarne Tessin och Ekeblad, som togo den äldre Polhem till råd. Efter hans plan skulle Kanalen dragas tätt utmed fallen, och de i elfven befintlige holmar och klippor begagnas; härigenom steg också kostnadsförslaget icke till mer än 2 tunnor guld, och förmodligen bidrog så väl den mindre kostnaden, som Polhems stora namn dertill, att denna plan gillades framför alla öfriga.

Till utförandet valdes Konstmästaren Wiman vid Sahlberget, och han, tillika med en Styckjunkare Moell som skulle förestå bergsprängningen, åtog sig att emot en summa, af 203,385 Daler. Silfv:mynt,) på 3 år, göra Kanalen färdig. Likväl utfäste Kronan sig att ersätta hvad kostnaden kunde öfverstiga denna summa, emedan den var bestämd efter de mätningar och afvägningar som af andra voro gjorde. Till sprängningen lemnades äfven krut till Krono-pris; så väl Ek, som annat timmer skulle till Slussbyggnaden

få utsynas på Kronoparkerna, och en arbetskommendering var beviljad, der hvar karl skulle hafva en bestämd dagspenning.

Nu feltes således endast penningar, och dessa skulle upptagas genom lån. Man indelte hela arbetets värde i 250 lotter, som hvardera skulle kosta 1000 Daler Silfm. Kronan tog 50 häraf, och dels enskilta personer, dels publika verk togo de 200. Under 3 år, som arbetet förmodades räcka, skulle endast 6 proc. af den insatta summan betalas i ränta, men efter de tre årens förlopp fingo lottägarne 12 proc., och Ständerna garanterade icke allenast lånet och räntorne, utan lofvade tillika att intet slag af beskattning skulle nånsin derpå läggas: ett löfte hvilket icke länge blef hållet.

Efter den fastställda planen, skulle de öfre fallen vid Trollhättan uppdämmas och en sluss sprängas genom Malgö. Genom jetteer och fördämningar skulle en del af elfven på östra sidan afstängas, och bilda ett lugnvatten emellan den öfversta och medlersta slussen. Vid flottberget skulle slutligen hela elfven uppdämmas så att helfvetes fallen försvunno, och fartygen der passera en

likaledes genom berget sprängd tredje sluss. Hvar sluss skulle vara af lika sänkning med fallen bredvid, det var således nödvändigt att de formerade ett hvalf i berget, för att på detta sätt minska den vattentryckning på slussportarne, som dessa icke kunnat göras nog starka att bära. Härigenom blef det likväl nödvändigt att de fartyg som passerade Slussarne voro försedde med fäll-master. Slussarnes storlek var också bestämd till 66 fots längd, 19 fots bredd och hvalfvet 12 fot högt öfver vattnet. — Men det djerfvaste i planen var förslaget att på några månader, genom en damm, nära Wenern, afstänga hela Göta elf, och under denna tiden, då de öfra Trollhätte fallen nödvändigt skulle blifva torra, fullborda det betydligaste som fordrades till arbetet. Detta forslag fann man likväl så svårt att verkställa, och så farligt om dess verkställande varit möjligt, i anseende till de öfversvämningar hvilka derigenom kunde uppkomma, att det snart blef öfvergifvit.

Med bergsprängningen började man på flera ställen om hösten 1749, men första Slussarbetet företogs i Carls Graf, der en sluss skulle byggas; som fick namn af Grefve Tessin.

Denna sluss insprängdes utmed grafven på vestra sidan och fick $9\frac{1}{2}$ alnars vattensänkning. För att använda denna Sluss måste likväl de långsluttande fallen uppdämmas och hela grafven rensas, hvilket icke kunde ske utan genom en aftappning. En svårighet motte äfven i anseende till Slussportarne, hvilkas öppnande och tillslutande fordrade mycket arbete och folk, om de skulle inrättas efter de uppgifna modellerna. Det var först sedan Wiman efter hand erhållit tillåtelse att sjelf uppfinna hvad han fann tjenligt för ändamålet, som han var i stånd att öfvervinna de inträffande hindren. I Augusti 1753 var hela arbetet i Carls graf fullbordadt, och man kunde sedan obehindradt komma ifrån Wenern till de öfversta af Trollhätte fallen.

Här var dammen vid Kafvelströmmen den första anläggning som borde ske, för att leda elfven åt vestra sidan och uppdämma Prestskedsfallet, samt slutligen fullborda Slussen som sprängdes genom Malgö.

Denna vigtiga damm lyckades det äfven för Wiman att fullborda; den gjordes 240 fot lång och 30 fot hög, och förenade

Malgön med fasta landet. Grefve Ekeblads Sluss anlades nu, och fick 26 fots vattensänkning, emedan det öfra vattnet genom dammens anläggning stigit 3 fot. Denna Sluss blef färdig 1754; dess öfra Kanal var 438 fot i längd, sjelfva Slussen 72 och nedra Kanalen 324 fot lång. Murar och dammar afstängde sedan det vatten som ledde till den andra Slussen, hvilken fick namn af Polhems Sluss, och hvars öfra Kanal var 870 fot. Denna Sluss blef väl färdig, men läter aldrig varit försedd med Portar.

Det är redan sagt att elfven vid Flottberget skulle uppdämmas. Man föreslog väl att undvika detta genom Slussar, som ledde förbi de lägre ned belägna fallen, och en afdämning af Olide hála; men denna plan ansågs långt kostsammare och likaså svår, hvarföre den förstnämde följdes. Här mötte likväl de oöfvervinnerligaste hindren. De beräkningar man gjort i anseende till djupet funnos origtiga, och sjelfva berget, hvaremot grunden för dammen skulle stödjas, bröts sonder. Emedlertid tycktes konsten segra öfver sjelfva naturen; nya dammar anlades med ny försigtighet efter dem som bortfördes af strömmen, och Direktionen var så viss om

den sednare anläggningens varaktighet och styrka, att den vid slutet af år 1754 begärde af Regeringen en taxa för de fartyg och varor som genom Slussarne skulle passera, emedan genomfarten otvifvelaktigt till början af Riksdagen (1756) skulle vara öppnad. Efter flera års arbete var också flottbergsdämmen i September 1755 så nära färdig, att arbetsfolket på de utlagde stockarne kunde gå öfver strömmen, det återstod endast att genom några nedkranade pålar gifva fördämningen sin fulla styrka.

Men antingen af en händelse eller genom en anläggning af det inskilta intresset och elakheten, blef hela detta arbete förstördt. Natten före d. 20 September *) blefvo omkring 900 tolfter planker, utan tillåtelse, ned-

*) En tradition på orten säger att Konungen och Drottningen under en resa, som de företogo 1754, äfven besågo Trollhättan och voro ute på Flottbergsdammen några dagar innan den gick ut. Om så är torde man hafva förblandat någon af de förra dammarne med den sista; ty nyssnämde begäran af Direktionen, som finnes i Rådsprokollen för December 1754, visar att arbetet då var i godt stånd, och den skada som händt redan afhulpen.

släppte utför fallen, ehuru sådant var strängeligen förbudit, och ett svårt straff utsatt för den som skadade Slussverket. Dessa plankor stadnade vid fördämningen och drefvos ännu starkare deremot af en nordlig storm, som tillika ökade strömmens våldsamhet. Dammen emotstod väl den första tryckningen, men då plankorna hopades mer och mer, så att de omsider lågo på hvarandra ända ned till bottnen, och genom vattnets fallande och stigande med hela sin masta upplyftade byggnaden, måste den slutligen brista. Detta skedde likväl icke förr än sedan arbetet om morgonen var begynt; men skedde då med sådan hastighet att 9 personer af arbetsmanskapet omkommo, många skadades: och de öfriga kunde med möda rädda sig på de plankor som vållat olyckan. Rätta orsaken till denna bedröfliga händelse upptäcktes aldrig, oaktadt de undersökningar som anställdes. Man ser emedlertid, af flera under denna tiden till Regeringen inkomne rapporter, att åtskilliga försök, af vanartade menniskor, verkeligen blifvit gjorde att sönderbryta de anlagde dammarne, och det bevisar ett slags konspiration emot arbetet att ingen upplysning öfver den sista olyckan vanns, emedan

det icke var möjligt att utan flere personers bitrade nedsläppa en sådan mängd af plankor.

Det hade väl icke varit svårare än förut att uppsätta en ny damm, och taga sådane forsigtighetsmått att ingen dylik handelse inträffade; men hela planen hade i samma ögonblick förlorat allmänna förtroendet, penningar felade, och en ny Riksdag tillstunde: der man också förkastade allt som var gjordt, afskedade Wiman och beslöt att arbeta på annat sätt.

Emedlertid gjordes under de följande 16 åren ingenting annat än planer, hvaribland likväl var en af Direktör Thunberg, som sedan af Direktör Sohlberg blef förbättrad. Denna plan var nästan den samma som slutligen blifvit följd, endast att Kanalen var något rakare, men den borde vara för fartyg af 17 alnars bredd, och skulle icke dragas genom Åkersjö, utan vid Olidan göra en krökning, och vid ett ställe kalladt Jordsten utlöpa i elfven. Man fortfor väl att uppgifva årliga kostnadsförslag, hålla Arbetskommenderingar och löna Embetsmän; men slutligen hade man ingenting uträttat, ehuru Slussverket kostat Staden dubbelt mer ifrån 1756 till

1772 än de föregående åren. Nya lån voro ocksa under dessa sednare åren upptagne, och man försökte äfven att skaffa arbetet fond genom inrättningen af ett Lotteri, som bortarrenderades; men hvaraf Slussverket icke fick behålla mer än halfva Arrendesumman.

Sedan Gustaf Tredje uppstigit på thronen företogs arbetet med ny drift under Landshöfdingen v. Törnes styrelse. Omkostnaden bestriddes till en del af Banken, till en del genom upptagna lån, hvilka Stats-Kontoret förbant sig att om sex år, med 6 proc. årlig ränta, inlösa. I Carls graf byggdes nu tvenne nya Slussar, som fingo namn af Gustafs Slussar, och den vid Åkersström föreslagna Slussen blef tillika fullbordad. De tvenne förra voro redan färdige 1777, den sednare blef det icke förr än 1779. Bristande tillgångar gjorde att arbetet härvid måste stadna, utom det att Edsslussen blef ombygd; men detta skedde på Göteborgs Stads bekostnad, och till ersättning derföre öfverlemnade Kronan åt Staden alla Sluss-inkomsterna, hvilka Staden blef berättigad att uppbära ända till dess hela den förskjutna summan med ränta blir godtgjord, utom 200 R:dr som år-

ligen till Kronan skulle betalas. Vid ombyggnaden blef denna Sluss 138 fot lång och 22 fot bred.

Icke förr än efter Konung Gustaf III:s död blef Trollhätte Kanalens fullbordande med allvar företagit, och den som i synnerhet upplifvade förslaget var Brukspatronen, sedan Riddaren af Kongl. Wasa Orden Hr P. Bagge. Hans Maj:t Konung Carl XIII, som då i egenskap af Förmyndare förde Riksstyrelsen, emottog med bifall de ansökningar som gjordes i ett ämne hvilket så nära rörde hans fäderneslands ära och välstånd, Han befallte, att en Kommitté skulle granska de särskilta planer som rörde detta arbete, och Kommitteen fann tjenligast att Kronan öfverlemnade hela Slussverket, tillika med de tid efter annan af Kronan inköpta hemman, sågar och qvarnar, till ett Bolag, som förbandt sig att inom viss tid låta göra Kanalen färdig, samt efter vissa frihets-år erlägga till Kronan ett arrende, svarande emot den afkastning nämde hemman och lägenheter gifvit. Privilegierna för ett sådant Bolag, i hvilket hvar och en Svensk undersåte genom subskription kunde deltaga, utfärdades d. 13 December 1793. Bolaget erhöll så väl

de redan färdige Slussarne i Carls graf och vid Åkersström, som de öfrige hemman och lägenheter, hvilka Kronan vid Trollhättan ägde, jemte löfte om en Arbetskommendering, Ekevirke till Slussportarne, hvilket på Kronoskogarne skulle utsynas, och 800 centner krut till bergsprängningen, hvarjemte farten på Göta-elf förklarades obehindrad för alla Svenskar.

Häremot blef det Bolagets skyldighet att sist inom sex år fullborda Kanal-arbetet och sedan underhålla det. Frihets-åren skola räcka till 20 år ifrån Kanalens öppnande, hvarefter Bolaget kommer att i 15 år betala 500 R:d, i derpå följande 15 åren 1000 R:d; i 20 år derefter 1500 R:d, samt sedermera och för alltid 2000 R:d. årligen. Kanalens bredd skulle öfverensstämma med Slussarne, som inskränktes till 20 fot mellan portstolparne och $6\frac{1}{2}$ fots djup i porttrösklarne. Dessutom skulle Bolaget ikläda sig utbetalningen af de löner och pensioner, som de embetsmän hvilka vid slussverket varit eller voro tjenstgörande, af Kronan erhöllo.

De sex första Direktörerna utnämdes af Konungen, och genom deras föranstaltande öppnades

subskriptionen för dem som i Bolaget ville deltaga. Aktierna inrättades på 100 R:d. Riksgäldsmynt hvardera, hvaraf en tionde del vid anteckningen betaltes. Inom 14 dagar tecknades en summa af 765,200 R:d.; i Stockholm 346,400 R:d, i Göteborg 325,000 R:d och i Christinehamn 93,800 R:d. Detta var långt mer än till byggnaden behöfdes, oaktadt Actie-ägarne under sjelfva arbets-åren erhöllo 5 procts årlig ränta för hvad de insatt, och således blef af hela subskriptionssumman icke mer än hälften, (382,600 R:d.) under byggningstiden upptagen.

Åtskillige oväntade svårigheter, hvilka under arbetet uppkommo, förordsakade likväl att kanalen icke till år 1798, som man hoppades, och icke ens till början af år 1800, som var den i privilegierna yttest bestämda terminen, kunde blifva färdig. Dessa svårigheter röjdes icke heller förr än der Kanalen ifrån Åkersjö, genom slussarne, borde sänkas. Emedlertid skedde ingen förändring i den uppgjorda planen, utom det att Kanalens bredd okades två alnar, och att i Åkersberget icke kunde anläggas mer än Fem slussar, i stället för Sex, som varit ämnade.

Den

Slussarne, hvaraf N:o 1 ligger närmast Elfven och N:o 8 öfverst i berget, fingo sedermera följande namn.

De fem Öfra

N:o 8. GUSTAF ADOLF
N:o 7. DOROTEA WILHELMINA
N:o 6. SOFIA MAGDALENA
N:o 5. GUSTAF
N:o 4. CARL.

De tre Nedra.

N:o 3. CHALMERS och BAGGE
N:o 2. TROLLHÄTTE-DIREKTIONEN
N:o 1. NORDWALL.

Den efterlängtade dagen då Kanalen kunde öppnas, och första fartyget passerade Slussarne, inträffade den 14 Augusti 1800.

Vid Aktie ägarnes första sammankomst, i Maj 1794, valde de ibland sig 6 Direktörer, hvaribland 3 voro af de först utnämde. Tvenne hade ett närmare uppseende öfver arbetet och kallades deraf verkställande Direktörer; dessa voro: Majoren Friherre Silverschöld, och Brukspatronen Peter Bagge. In-

gen förändring i Direktionen föreföll under hela arbetstiden, utom det att Öfverstem, sedermera Stats-Rådet m. m. Friherre v. Platen inkallades efter Grosshandlaren Damm, som aflidit. Till styresman för hela Kanal-byggnaden antogs Direktör Nordvall.

Huru denna Direktion uppfyllde Aktie Ägarnes önskan, genom arbetets fullbordande, synes bäst af det beslut som vid Allmänna Bolagsstämman 1802 togs, att vid Slussen N:o 2, eller Trollhätte-Direktionens Sluss, skulle uppresas en granit-pyramid, och följande inskrift der inhuggas.

Trollhätte Canal- och Slussverks-Bolagets
Tacksamma Erkänsla
Ristade deras Namn
Som ifrån 1794 till 1801.
Grundlagt, Utfört och Fullkomnat
Detta Arbete.

Werket Styrde
Direktören vid Ost-Indiska Comp. C. W. O.
WILJAM CHALMERS
Majoren Fri-Herre NILS SILFVERSCHÖLD

Bruks-Patronen och R. W. O.
PETTER P. BAGGE

Grosshandlaren ANDREAS ANDERSSON

Grosshandlaren JOHAN HENRIC DAMM

Samt efter Dess död 1798.

Öfversten och R. S. O.
Fri-Herre BALTHASAR v. PLATEN.

Räkenskaperne Undersökte

Præsidenten och C. N. O.
Herr C. E. LAGERHEIM

Landshöfdingen och C. N. O.
Herr ERIC af WETTERSTEDT

Grosshandlaren JONAS MALM.

Arbetet Föreslog och utförde
Majoren och Direktören ERIC NORDWALL

och

Direktören ERIC THOMAS
SWEDENSTJERNA.

För att visa sin särskilta erkänsla emot
Baron Silfversköld beslöts vid samma tillfäl-

le, att på Bolagets bekostnad skulle slås en Medalj, föreställande:

På framsidan.

Baron SILFVERSCHÖLDS Bröstbild.

med omskrift:

Friherre NILS SILFVERSCHÖLD.

På frånsidan.

Til

Tacksamhet

för

Nio års möda

såsom

Werkställande Direktör

och

Bolags-Stämmornes Ordförande

af

Trollhätte Canal- och Slussverks

Bolag

1802.

Denna Medalj blef färdig år 1812.

Genast efter Kanalens öppnande var dessutom beslutit att i det höga Åkersberget, som för Slussarnes anläggande blifvit genomsprängdt, borde sättas den inskrift hvilken författningarne anbefalla vid alla publika byggnader och monumenter. Detta berg ansågs för det mest lämpliga ställe till en sådan inskrift, emedan det visade, bättre än någon af konsten upprest Minnesvård, sjelfva det dristiga i företaget. Kongl. Witterhets, Historie och Antiqvitets-Akademien uppgaf redan d. 20 Januari 1801 ett förslag till en sådan inskrift, men Trollhätte-Kanal och Slussverks-Direktionen anhöll sedermera om dess förkorrtande, i anseende till inskränkt utrymme på det ställe der inskriften kommer att uthuggas. — Ett nytt förslag blef derföre uppgifvit och af Akademien, d. 2 April 1811, fastställdt. Denna inskrift är:

INRÄTTANDET AF EN FARLED
EMELLAN WENERN OCH HAFVET
I MER ÄN 200 ÅR FÖREMÅL
FÖR SVEA KONUNGARS OMSORG

BLEF 1793

DÅ CARL, RIKETS ARF-FURSTE

FÖRDE REGERINGEN

ETT ENSKILT BOLAG UPPDRAGIT,

ARBETET UTFÖRDES

AF

ERIC NORDWALL,

SLUSSVERKET ÖPPNADES

DEN 14 AUGUSTI 1800.

Denna inskrift är likväl ännu icke på det ställe der den bör komma, hvartill förmodligen de åtskilliga sprängningar som år efter år i detta berg måst göras, varit en orsak. Man lärer icke ens hafva bestämt dess egentliga plats.

Enligt ett Konunga-bref af d. 25 September 1801 skulle äfven, på Statens bekostnad, en Medalj blifva slagen öfver Trollhätte Kanalens fullbordande.

Den nya Kanalen börjar, som redan är sagt, vid Kafveldammen, den sträcker sig ifrån nordost till sodvest, med några smärre krökningar, och är dels grafven, dels sprängd genom de förefallande bergen. Der kanalen är grafven hafva sidorne blifvit försedde med granitmurar. Icke långt ifrån kanalens början finnes en halfsluss, genom hvars tillslutande man kan utsläppa vattnet och få kanalen torr, på åtskilliga ställen äro utvidgningar der fartyg kunna passera hvarandra. Efter en böjning mot vest- södvest kommer man till en, sedermera, af Friherre v. Platen, för fartygens reparation, anlagd docka. Härifrån går kanalen rakt och sprängd genom berget, till en bassin kallad Olidan; stället der slusspenningarne betalas ligger der bredvid, och snart förekommer åter en halfsluss. Ifrån Olida bassinen är kanalen, i rak linea från nordost till södvest, sprängd genom berget, och utlöper sedan i Åkersjö. Hela längden ifrån Kafveldammen till detta ställe är 3,300 alnar, och sjöns längd omkring 600 alnar. Utmed kanalens högra sida och merendels tätt utmed stranden är en skön körväg anlagd, och till en del banad i sjelfva berget.

Åkersjö ligger 56 alnar högre än Göta-

elf och omkring 1200 alnar derifrån. Ett stort berg, som emot elfven är ganska högt och brant, gränsar intill sjön. Detta berg har blifvit genombrutit, och der äro fem slussar anlagde, tätt bredvid hvarandra. Endast en del af den öfversta slussen och något af den nedersta har måst muras. Genom dessa fem slussar nedsänkas fartygen 36 alnar, men sänkningen i den öfversta är något mindre än i de andra fyra; de äro rättvinkliga, hvardera af 120 fots längd, 22 fots bredd och 9 fots djup i port-trösklarne; slussarnes rymd inom portarne är 23,760 kubik fot, och slusssectionen 198 qvadrat fot; vattentryckningen på portarne, då de äro fulla, är 6,875 kubik fot, och kanalens djup på öfra slusströskeln, efter vattnets medelhöjd, 9 fot. På hvar port finnes en lucka vid hvars öppnande vattnet nedstörtar i den lägre slussen, till dess båda få lika vattenhöjd och portarne èmellan dem sâledes med lätthet kunna öppnas. Tätt utmed dessa slussar går en smal väg, som är utsprängd i berget.

Sedan fartygen blifvit nedsänkte genom dessa slussar befinna de sig i ett slags bassin af omkring 400 alnars längd, som skiljer

de öfra fem slussarne från de tre nedersta. Detta ställe kallas Åkersdal.

De nedra Slussarne hafva en eliptisk form. Deras längd är också 120 fot och vidden i portarne 22 fot, men midt på äro de omkring 32 fot breda. Tillsammans hafva de en vattensänkning af 40 fot. Sidomurarne äro af huggen sandsten, och nedersta slussen hvilar på rustverk; den medlersta står nästan hel och hållen i berget. Det var eljest den öfversta slussen vid Åkersjö, som vid anläggningen kostade mesta mödan, och syntes så svår att man var i villrådighet om icke hela planen för kanal-byggnaden borde förändras. Emedlertid segrade konsten öfver alla hinder, och en säker grund lades i den mossa som gränsade intill berget, och der man hade svårt att finna någon botten.

Ifrån Kanal-arbetets början till dess fullbordande 1800, hade hela kostnadssumman stigit till 369,472 R:dr 44 sk. 7 r:st; hvaraf likväl den ränta af 5 procent, som Aktie-Ägarne under arbetstiden erhöllo ända till 1799, steg till 48,941 R:dr 37 sk. 5 r. af insättningssumman, ehuru de inkomster, som Bolaget ägde af särskilta lägenheter, blefvo dess-

utom dertill använde. Räntan för år 1800 utbetaltes icke förr än 2 år derefter. Den vid arbetet verkställda jordgrafningen utgjorde öfver 16,422 kubik fot, och sprängningen nära 9,241 kubik fot; af Granit hade till murarne åtgådt öfver 3000 qvadrat alnar, och sandsten till Slussarne långt öfver 10,000 qvadrat alnar. Jordgrafningen kostade öfver 12,000 R:dr och sprängningen öfver 72,000 R:dr, samt stenen med sin transport m. m. öfver 32,000 R:dr. I arbetslöner hade man utbetalt öfver 81,000 R:dr och för jern, plankor och diverse materialier öfver 17000 R:dr.

Då man sagt att Kanalen till Augusti 1800 blef fullbordad, är meningen icke den att allt det arbete, som för segelfartens fortsättande fanns nödvändigt, var slutadt; åtskilligt återstod ännu, men icke af den betydenhet att passagen derigenom behöfde uppehållas. Dessutom fordrades flera stora reparationer vid de äldre Slussarne, och man upptäckte efter hand flera brister som kunde afhjelpas, flera beqvämligheter för segelfarfarten som kunde befordras. Men sjelfva Trollhättebergens sällsamma beskaffenhet, och den oordning i deras lager som förut är beskrifven, och som ingen konst varit i stånd att beräkna, hafva också tid efter annan för-

orsakat berg-ras och sprickor, väl icke farliga, men någon gång hinderliga. På detta sätt hände 1804, att mellan slussarne Trollhätte-Direktionen och Chalmers och Bagge yppades en läcka, som man trodde härröra af något fel i muren; vid undersökningen upptäcktes likväl att flera fot under murens underkant funnits ett i sjelfva berget influtit jordlager, hvarigenom vattnet letat sig en väg sedan den af naturen gjorda fördämningen blifvit bruten genom sprängning för tröskellen nedanföre. Vattnet hade medfört jordlagret och lemnat i berget en krokig men fri gång af flere alnars längd och på vissa ställen af nära en alns bredd. Om våren 1805, samma dag man ämnat insläppa vatten i Kanalen, inträffade ett berg-ras af nära 80 kubik famnar, som åkte ned i Kanalen, och åtskilliga smärre berg-ras hafva sedan förefallit. Några stora olyckor äro visserligen icke genom dylika händelser att befara; men de visa huru sjelfva formationen af våra berg förorsaka nya svårigheter att öfvervinna vid företag af denna art. Bolaget fortfar också ännu, med en lika berömlig nit, och ofta med stora uppoffringar, att verkställa de förbättringar som nästan årligen föreslås.

Transporten på Göta elf, emellan Westerhafvet och Wenern, skedde, ifrån den tid då Edsslussen blef färdig, på det sättet att varorna fördes öfver land emellan *Korsberg*, en lastageplats vid ändan af Vassbotten, och *Åkersström*. Denna väg kallades Edsvägen och gick på vestra sidan om elfven. I anseende till landtransporten måste alla smärre eller lösa varor inpackas i tunnor, hvilket var många olägenheter underkastadt. Stockar och plankor gingo likväl sin vanliga väg utföre fallen. Sedan Slussarne vid Carls Graf och vid Åkersström blifvit färdiga, kunde fartyg obehindradt komma till Kafveldammen *) ofvanföre och till Åkersvass nedanföre Trollhättan. I stället för att då mellan dessa båda punkter låta anlägga en landsväg, fann man för godt att låta vissa entreprenörer upp-

*) Likväl icke de större Venerskutorna; hvarföre också det jern som nedskickades ifrån Wermland, blef vid Grop-bron utlastadt i mindre fartyg, som förde det genom Carls Graf till Trollhättan. Efter landtransporten inlastades det i ett slags stora och starkt byggda båtar kallade strömbåtar, hvilkas ägare utgjorde ett Gille och hade en uteslutande rätt till denna transport, ända till dess Trollhätte-Kanal-Bolagets Privilegier upphäfde alla dylika monopolier.

sätta ett slags trädbro, och varorna transporterade sedermera öfver denna bro, ifrån de båtar som afla tat dem vid Åkersström, till de skutor som skulle emottaga dem vid Kafveldammen, eller tvertom. Transporten skedde äfven genom broägarnes omsorg, som derföre betaltes efter en viss fastställd taxa. Denna trädbro köptes af Bolaget vid kanal-arbetets början, och blef borttagen då den ej mer behöfdes. Sedan kanalen blifvit färdig hafva smärre fartyg medfört jern direkte ifrån Vermland till Göteborg, ehuru det i början till största delen endast fördes till Gropbroen och der emottogs af båtar, som genom Slussarne, utföre elfven, transporterade det vidare. Med trädvarorna förhåller sig till en del på samma sätt som förut; Blockarne föras i stora skutor till Wennersborg, der de utlossas antingen för att qvarstadna eller föras längre, men de släppas icke mer lösa utföre fallen, der många förlorades och många blefvo qvarliggande på bergen mellan strömmarne; de flottas nu genom Slussarne, och den afgift som derföre erlägges finna ägarne mångfalldigt ersatt genom säkerheten för alla förluster. Många blockar stadna likväl vid Trollhättan för att der sågas. Det samma sker vid lilla Edet. Genom ett Konunga-

Bref, af d. 2 April 1816, har det tillika blifvit förbudet att lössläppa blockar i Carls Graf och Trollhätte-Kanalen, eller fästa timmerflottorne så att segelfarten deraf hindras.

Genom öfverenskommelse med Göteborgs stad blef Trollhätte Slussverks Bolag tillika disponent af Edsslussen, som afträddes emot vilkor att Bolaget årligen skulle derföre betala 1200 R:dr, hvaraf 200 R:dr tillföllo Kronan. På detta arrende förlorade likväl Bolaget, och det har sedermera betalt 700 R:dr till Staden och 300 till Kronan, som under perpetuelt arrende upplåtit till Bolaget sina $\frac{2}{3}$ af slussen, hvilka Staden disponerat. Den vid Edet befintliga Tull, som också af Bolaget varit arrenderad, upphörde med Landttullarne i allmänhet, enligt Riksdagsbeslutet 1810.

Ett af de första ämnen som efter Kanalens fullbordande förekommo, var nödvändigheten af en uppmuddring i Göta elf. En Kommitté förordnades att öfverlägga om fond för en sådan uppmuddring, och på dess förslag afgjordes, att Intressenterna i Kanal-Verket skulle i fyra års tid erlägga 5 procent

af Sluss-inkomsten, och ägarne af de fartyg och varor som passera Kanalen en lika summa, eller 5 procent utöfver det, som efter taxan i Slusspenningar betalas. Denna fond, som på fyra år utgjorde öfver 9700 R:dr, blef genast till en del använd till uppmuddring i Carls Graf och Göta Elf, Duc d'albers uppsättande så väl i Elfven som i Vassbotten, pejlingar, undersökningar, sten-kar, trälbryggor, m.m.; men den summa som återstod vid slutet af 1807 då muddringsafgiften upphörde, har sedermera åter blifvit ökad, emedan det arbete som efter denna tiden årligen behöfts, icke uppgått till det belopp som fondens årliga ränta inbringade. Behållningen af denna fond, som emot ränta är utlånt, utgjorde vid 1815 års slut: 9363 R:dr 33 sk. 7 r.

Emedlertid var Lilla Edet det ställe der muddring var nödvändigast, emedan en mängd af sågspån, från de der anlagde sågar, hade nedanföre samlat sig till en bank, så betydlig att större fartyg nödgades utlossa en del af sin last, för att kunna komma öfver den. Sågarnes ägare hade också genom Kongl. resolutioner icke allenast blifvit ålagde att upprensa detta grund, och strängeligen förbudne att vidare låta nedsläppa någon sågspån i

strömmen; men det fordrades flera år innan befallningen kunde bringas till verkställighet, och man har sedan tagit sådane författningar att dylika uppgrundningar framdeles torde förekommas. Men sjelfva Slussen vid Lilla Edet har börjat förfalla, och ehuru man förmodar att de derå anställda reparationer skola ännu, under 10 till 12 år, göra den brukbar, har dess ombyggnad efter denna tidens förlopp ansetts oundviklig. Aktieägarne hafva derföre tagit i öfvervägande om icke tjenligast vore att en ny Sluss anlägges på vestra sidan af elfven, och bygges färdig under den tid som den gamla ännu kan begagnas. Man har äfven funnit att genom segelfartens förflyttning till vestra sidan, undvikes flere af de svårigheter som nu göra passagen vid Lilla Edet äfventyrlig, och Lotsar på detta ställe nödvändige. Å Bolagets vägnar hafva också undersökningar i detta ämne, genom särskilte kommitterade, blifvit anställde, och sedermera med vestra strandens ägare de vilkor uppgjorde, hvaremot en ny Kanal och Sluss skulle vid denna strand få anläggas; men något afgörande beslut om verkställigheten blef vid Bolagsstämman 1816 icke tagit.

Man

Man har redan nämdt, att ifrån Kanalens egentliga fullbordande hafva, år ifrån år, blifvit vidtagne nya anstalter att göra segelfarten beqväm, åtskilliga hafva äfven måst vidtagas för Slussverkets egen säkerhet. Man hade i början vid Kanalens anläggning, för att undvika höga ställen af de berg som skulle genomsprängas, gjort några krökningar hvilka för större fartyg voro svåra att passera; dessa hafva sedan blifvit utvidgade, och de ojemnheter som på andra ställen försvårade farten, hafva blifvit borttagne. I det höga berget vid Åkersjö har man nödgats bortspränga stora stycken, som hotade att nedstörta i Slussarne, och slutligen har man funnit nödigt att vid Stallbacka genomgrafva ett der utskjutande näs, för att undvika de grund som der funnos, och minska den starka strömmen.

Utom förutnämde Lots-inrättning vid Lilla Edet, finnas Lotsar, till de seglandes tjenst, på flere ställen i Göta elf, och Hans Maj:t Konungen har, genom nådigt bref af d. 11 Oktober 1814, tillåtit att sådane af Bolagets Lotsar och Lotsdrängar, som äro i Beväringsåren, blifva från Be-

väringsskyldigheten befriade. Denna frikallelse bekräftades sedermera genom ett Konungabref af d. 28 Maj 1810.

Till uppmuddring i Carls Graf bidrager en, i den gamla Slussen Gref Tessin, af Bolaget inrättad, så kallad *Sätt*, som består i ett slags fördämning, försedd med luckor hvilka efter behof kunna öppnas. Afsigten med denna Sätt är, att genom en nytt aflopp afhjelpa, så mycket som möjligt är, de olägenheter hvilka vattnets stigande i Vänern ofta förorsakar; men den tjenar nu tillika att, när så behöfs, förorsaka ett strömdrag, hvarigenom Grafven rensas. En dylik Sätt har sedermera blifvit gjord vid Trollhattan i den gamla Slussen Gref Ekeblad, hvarigenom vattenhorisonten i Göta elf kan någorlunda hindras att öfverstiga den höjd, som för segelfarten är tjenligast.

Hela Trollhätte Kanalverk, med hvad dertill hörer, styres för det närvarande af en Direktion, som, ifrån 1802, består af fyra Ledamöter, hvaraf 3 böra vara boende i orten och en i Göteborg. Hvart annat år afgå tvenne, men kunna åter invoteras. De haf-

va ingen lön, men i ersättning för res-omkostnader m. m. ett arfvode, som ifrån 1814 varit 300 R:dr. Mindre ekonomiska mål, hvilka icke äro oundvikligen nödvändiga för bolagets bästa eller Slussverkets bestånd, kunna af dem afgöras utan Aktie-ägarnes sammankallande, så snart kostnaden icke öfverstiger 500 R:dr. De tillsätta alla sysslor vid verket, och verkställa de beslut som tagas vid Aktie-ägarnes allmänna sammankomst, hvilken sker i Göteborg hvart annat år. Vid dessa allmänna sammankomster underrättas Bolagets intressenter om hvad som vid Kanalen och Slussverket förefallit sedan sista Bolagsstämman, samt dess närvarande tillstånd. De större arbeten som skola företagas, de förändringar som finnas nödige, utdelandet af Pensioner och diskretioner samt allt hvad som i allmänhet rörer Bolaget föreslås då och afgöres; likväl få icke några förändringar göras i Bolagsreglorna utan att fyra femtedelar af Aktie-ägarne instämma deruti och Konungen sedermera dertill lemnar sitt bifall. Det tillhörer också dessa allmänna sammankomster att gifva Direktionen decharge för de nästförflutne åren, och jemte tvenne Direktörer, ibland Aktie-ägarne, välja 3 Revisorer, hvilka under två år öfverse, en gång hvarje år, så väl

arbetet och Slussverkets tillstånd, som kassan och räkenskaperna, samt derom afgifva en berättelse till påföljande Bolagsstämma. Hvar och en af Direktörerna måste åtminstone äga 10 Aktier.

Under arbetstiden utgafs årligen en berättelse om verkets fortskridande, och de kostnader som blifvit använde. Man upptog der tillika alla de hinder som mött, och sjelfva de misstag som kunnat begås blefvo icke dolde. Efter denna tiden hafva de Protokoll som vid Allmänna Bolagsstämmorna hållits, blifvit Allmänheten meddelade, och man har icke allenast tagit ett beslut att på detta sätt skall framgent fortfara, utan ock, att af Bolagets handlingar och om sjelfva Bolagets företag och administration må kungöras hvad man behagar. För att likväl göra sådane skrifter nyttige för allmänheten stadgades 1806: att till Direktionen får inlemnas hvad anmärkningar man behagar göra angående verket, utan att författaren behöfver gifva sig tillkänna, endast han inom 6 månader före Bolagsstämman insänder sin skrift. Allt hvad som på detta sätt inkommit är Direktionen skyldig att i sin Berättelse åtminstone nämna, men sådane skrif-

ter som synas förtjena större uppmärksamhet, blifva vid Bolagsstämman uppläste, jemte Direktionens dervid gifne upplysningar, hvarefter de af Bolaget befordras till trycket eller erhålla dess godkännande till tryckning. De som icke finnas förtjente att upplåsas äger likväl hvem som behagar rättighet att få se, och de återlemnas till insändaren, när han det fordrar.

Vid sjelfva Privilegiernas utfärdande uppgjordes tillika en taxa för de varor som skulle komma att passera Kanalen, och jemkades så att Slusspenningarna skulle blifva mindre än för brotransporten betaltes, samt att afgiften på vissa varor skulle om 12 år nedsättas; i följd häraf har också Slusspenningarne för jern, som utgöra Bolagets betydligaste inkomster, redan blifvit minskade, och ifall Kanalverkets afkastning någon gång skulle blifva så betydlig att utdelningen till Aktie-ägarne öfverstiger 12 proc., böra alla Slussafgifter, i förhållande derefter, minskas. Af inkomsterna afsattes dessutom de första åren en reparationsfond utgörande 3000, R:dr och då utdelningen genom den starka jerntransporten sedermera uppgick till 9 procent blef samma fond ökad med 7000 R:dr. Hela

denna summa, 10,000 R:dr, utgör nu en så kallad förråds-fond, som är att använda ifall några betydliga reparationer skulle blifva nödiga innan Bolagets intressenter kunde derom någonting besluta, och förräntas emedlertid emot säkra hypoteker, i synnerhet verkets Aktier.

Uppbörden af Slusspenningarne sker vid Olidan, der farkosterna med ens liqvidera för passagen genom alla Slussarne, ifrån Carls graf till Lilla Edet. Dessa penningar emottagas af Kamreraren vid Trollhättan. De som befrakta jern hafva likväl frihet att hålla räkning med Bolaget, och böra betala månadtliligen, i annat fall förloras denna förmån. Alla penningar som inflyta nedskickas till den i Göteborg varande Direktören, hvilken insätter dem i Diskonten att förräntas emot 4 procent. Diskont-Kontorets emottagningsbevis återsändes derpå till Kamreraren vid Trollhättan att af honom förvaras, men hvarom han lemnar de öfrige Direktörerne del. När åter penningarne skola följande året ur Diskonten uttagas, för att betala Aktie-ägarne den utdelning som dem tillkommer, gifva samtelige Direktörerna derpå en skriftelig anordning, och utdelningslistor, som sedan

af Kassa-Direktören till Kamreraren insändas. För att spara omvägar sker uppbörden, af dem som med Bolaget hålla månadsräkningar, vanligen af Kassa-Direktören, emedan de fleste som genom Kanalen befrakta något jern bo i Göteborg, och räkningarne deröfver blifva hvarje månad ifrån Trollhättan till honom öfversände, för att inom fjorton dagar vara betalte. Årliga utdelningen till intressenterna sker nu mera ifrån den första April. Under arbetstiden och ända till år 1806 var hela Direktionen gemensamt ansvarig för de inflytande medlen, men sedermera har man funnit att ansvaret endast borde stadna på den som penningarne emottagit.

Bolagets inkomster bestå, utom Slusspenningarne, i arrenden för vissa hemman, lägenheter, sågar och qvarnar, hvilka till en del blifvit genom Privilegierna af Kronan öfverlemnade, till en del sedermera inköpte eller uppbyggde. Några af dessa lägenheter innehafvas af de personer som vid Slussverket äro tjenstgörande, och i anseende till penningarnas föränderliga värde har det blifvit Direktionen tillåtit att så långt det är möjligt förse de fleste med jord, till förbättring

på deras löner. Man har äfven beslutit att inköpa hemman, för att deraf utdela vissa stycken till Slussdrängar och andre vid Verket nödiga arbetare, hvarigenom en utväg beredes att alltid hafva vandt och pålitligt arbetsfolk. För de öfriga lägenheter, som på längre eller kortare tid äro utarrenderade, betaltes år 1812 en summa af 3129 R:dr 4 sk. 2 runst. och påföljande året 3456 R:dr 20 sk. 2 runst.

Utom den allmänna verkan som Trollhätte-kanalen förmodligen haft på befordrandet af den inre rörelsen, har dess fullbordande i synnerhet haft ett stort inflytande på segelfarten i Wenern. Denna sjö, som utgör ett litet haf af omkring 60 sv. mils omkrets, har först i anledning af dess förbindelse med Westerhafvet blifvit pejlad, och dess grund och skär utmärkte. Genom en närmare bekantskap med öfvadt sjöfolk, genom en bättre upplysning om hvad som tillhörer segelfarten, hafva också Wenerskepparne småningom fått andra begrepp om sitt yrke. En större segelfart på denna sjö skall ännu uppkomma då kommunikationen med Wettern och derifrån med Östersjön blir fullbordad. Trollhätte-kanal intressenterna hafva också, till be-

fordrande deraf, samtyckt, att från den dag Göta kanal blir segelbar, till det Bolag som utgör kanal anläggningen afstå, i 25 år, 85 proc. och i derpå följande 50 år, 70 proc. af den sluss afgift, som vid Trollhätte slussar uppbäres, för sådane varor och fartyg som passera Göta kanalen. Detta beslut blef genom Konungens bifall d. 25 April 1810 bekräftadt; med tillägg "att till gemensam fördel "för bägge kanal Bolagen och till undanrö- "djande af de hinder som för segelfarten i Gö- "ta elf ännu möta eller framdeles kunna upp- "komma, skall Göta kanal Bolag af hvad Troll- "hätte Bolag detsamma såsom ofvan berördt "är beviljat, afstå en tiondedel till den kassa "som blifvit inrättad till uppmuddring af Gö- "ta elf, hvaremot vattendjupet af segelfarten "emellan Venern och Vesterhafvet bör, der "det möjligt är, bringas till det för Göta ka- nal bestämda förhållande af 10 fot.

I samma Konunga bref förklaras: att Kongl. Maj:t genom 20 § i det för Göta-ka- nal-Bolag nådigst utfärdade Privilegium be- viljat, "att Segelfarten emellan Vesterhafvet och Östersjön får begagnas äfven för Transito handel af utrikes varor på utrikes orter, emot

en lindring i afgifter, som särskilt kommer att föreskrifvas. Men som denna hans Maj:ts nådiga afsigt icke kan uppfyllas om icke afgifterna för hela segelfarten så nedsättas att den samma med mera fördel kan begagnas än farten genom Öresund, så vill Kongl. Maj:t, när taxan framdelas kommer att bestämmas för en sådan varutransport, hvilken vid Trollhätte-kanal-Bolags Oktrojerande icke varit påräknad, och hvarom Bolaget ej heller vid dess ofverläggning kunnat något yttrande afgifva, vidare i nåder höra Trollhätte-kanal-Bolag och derefter om en billig fördelning emellan Trollhätte och Göta kanal Bolag af afgifterna för Transito handeln genom bägge kanalerna så förordna, som till Bolagens skäliga vinst och det allmännas nytta lända kan".

Segelfarten på Göta elf och Wenern kommer således att genom Göta kanal få en ny utvidgning, och af denna anledning fordrar ämnet att äfven meddela en korrt underrättelse om denna sednare.

Ifrån den tid det första begreppet väcktes om en fartled mellan Vesterhafvet och Venern, synes den afsigten dermed hafva varit förenad, att också förbinda Venern med Östersjön. Likväl lärer aldrig någon be-

stämd plan för en sådan kanalsträckning hafva blifvit uppgjord före Polhems tid, och man känner icke ens med visshet om Polhem sjelf hunnit att fullkomligt stadga någon, vidare än hvad segelfarten på Göta elf angick. Emedlertid är det troligt att alla äldre förslag gingo ut på en kanal anläggning emellan Wenern och Hjelmarn, och lika troligt att Arboga Graf med sina slussar hufvudsakligen till befordrande af detta stora företag blifvit anlagde. Det var icke förr än 1755 det upptäcktes, genom ÖfverDirektör Faggots undersökningar, att en kanal emellan Wenern och Hjelmarn icke var möjlig, i anseende till de bergsträckor som der förekomma. Deremot visades att man med mera lätthet kunde förbinda Wenern med Wettern, och ifrån denna sistnämda sjö, genom Östergötland, draga en kanal till Östersjön, Utom flere afvägningar gjordes likväl ingenting vidare i detta ämne innan Trollhätekanalen var fullbordad, då, genom Friherre von Platens bemödande, en ny undersökning anställdes af en Engelsk Mekanikus, Thomas Thelford, som på Statens bekostnad inkallades att bese hela den förslagna kanal-linien, och den väg som farleden borde följa nogare bestämdes.

Vid Riksdagen 1809 väcktes med allvar frågan om fullbordandet af denna kanal, och sedan Ständerna gillat det förslag som uppgafs om inrättningen af en Diskont, hvilken med kanalverket skulle stå i förbindelse, och dertill beviljat ett lånebiträde ur Banken af 800,000 R:d, utfärdades Konungens Nådiga Privilegium den 11 April 1810 för Göta Kanal-Bolag, hvari både infödda och utlänningar ägde frihet att deltaga. Reglorne för Bolaget äro samma dag gifne.

Göta kanal genomskär Vestergötland emellan sjöarne Venern och Vettern. Landets största höjd på denna sträcka inträffar vid sjön Viken och är något mer än 162 fot öfver vattenytan i Venern. Emellan Venern till Viken, som utgör omkring 3 mil har kanalen 20 slussar, 1 bestämmande sluss, 1 Aqueduk, 3 bassiner och 17 vindbroar; mellan Viken och Vettern är endast en sluss med 11 fots sänkning. På andra sidan om sistnämde siö börjar kanalen nära Motala och sträcker sig först till sjön Boren, som ligger omkring 52 fot lägre; häremellan skall anläggas 1 bestämmande sluss, 6 slussar och 2 vind-broar. Roxen hvarigenom kanalen sedan drages ligger mer än 134 fot lägre än Boren, och mellan dessa båda sjöar,

som ligga öfver två mil åtskillda, förekomma 15 slussar, en bestämmande sluss, 2 bassiner och 15 broar. Kanalen fortfar nu ifrån Roxen till Asplången, som ligger ännu 20 fot lägre, och har en bestämmande sluss, 3 slussar och 3 broar. Ifrån Asplången ända till stranden af Östersjön, i nejden af Soderköping, framlöper kanalen vidare, under en sänkning af 89 fot, och har dervid 1 bestämmande sluss, 11 slussar, 2 bassiner och 11 broar. Hela kanallinien, ifrån stranden af Venern, utgör öfver 17 mil, hvaraf nära 8 mil skola gräfvas; eller sprängas; passagen öfver Vettern och de öfriga smärre sjöar och vattendragen, upptager omkring $9\frac{1}{2}$ mil.

Kanalens djup fastställdes till tio fot vid lägsta vattenhöjd, och slussarnas bredd i portöppningen till minst 24 fot, med undantag af de tre slussar som närmast Östersjön skola anläggas, hvilkas portar böra få minst 30 fots bredd. Inom Slusportarne bör hvar sluss blifva minst 120 fot lång; der kanalen sprängs behöfver dess bredd icke öfverstiga slussarnes, men der den gräfves genom jord ökas bredden till 48 fot på botten, och kanalsidornas lutning lämpas efter jordarternas beskaffenhet, men får icke göra mer än 30

graders vinkel emot horisontela linien, ehuru fast jorden kan vara.

Subskriptions-summan för dem som ville deltaga i Göta Kanal-Bolag steg till mer än 3 Millioner R:d. B:ko; hvaraf i Göteborg tecknades 1,243,500 R:d, och i Stockholm 1,032,000. Aktiernas antal utgjorde omkring 8000. Utom det första låne-bidraget af Banken 800,000 R:dr erhöll Bolaget 1815 ett nytt bidrag af 300,000 R:dr om året, som kommer att räcka till år 1820, eller till nästa derefter blifvande Riksdag.

Enligt den till Hans Maj:t Konungen, vid början af år 1817, insände Berättelse, skulle segelfarten detta år närma sig, i Vester, till Wenerns strand på ett afstånd af 24,200 alnar, hvarat likväl 2450 redan voro färdiga och 4950 alnar betydligt nog avancerade. I Öster skulle den hinna Borens strand på 400 alnar nära. Elfva af de vid Roxens strand varande 15 slussar skulle blifva färdiga, och en stor del af de emellan Venern och Haystorp återstående 16 slussar företagas. Efter samma berättelse voro på kanal-arbetet, af de hufvudsakligaste göromålen: gräfning, sprängning och murning, till slutet af år 1816, ut-

förde 49 procent; af dagsverken, som till särskilte arbeten blifvit använde, 55 procent, af hela dagsverks-summan 49 procent, och af hela penning-summan 45 procent.

Så snart Göta Kanal blir färdig och segelfarten emellan Östersjön och Vesterhafvet således verkställbar, komma städerna Göteborg och Söderköping, såom de yttersta punkterna af Trollhätte och Göta Kanalerna, att njuta oinskränkt nederlags-frihet å alla utlänska varor, af hvad namn, art och beskaffenhet de må vara, så framt fartygen hvarmed de ankomma äro berättigade att i Svensk hamn inlöpa. Och har Konungen på det kraftigaste försäkrat Göta Kanal Bolag: "att alla med sådane nederlagsvaror lastade fartyg, antingen varorna blifvit inlastade i någon af berörde städers hamnar, eller i endera af dem skola lossas, eller utan slik in- eller utlastning komma ifrån eller gå till annan In- eller Utlänsk ort, i alla tider skola hafva obehindrad rätt och frihet att nyttja denna Kanal och genomfart." Ett särskilt reglemente så väl i anseende till Nederlagsfriheten, som bevakningen under varornas transporterande, kommer framdeles att utfärdas.

Göta Kanal Bolag styres af en Direktion bestående af En Ordförande, hvilken Konungen tillförordnar, En som utnämnes af Banko fullmägtige, och åtta som väljas af Aktie-ägarne; af dessa bör En vara boende i Stockholm, en i Göteborg, tre i Östergötland och tre i Vestergötland. Två Revisorer väljas af aktie-ägarne och en af Banko-Fullmägtige.

Taxan för de Fartyg och varor som passera Göta Kanal kommer icke alltid att förblifva den samma efter penningens numerära värde, hvars ombytlighet blifvit under de sednare åren allt för mycket bevisad. Endast grunden för afgifterna är bestämd att vara oförändrad, och Taxan vid Trollhättan att dervid följas; men den skall rättas efter de upplysningar som granskningen af andra Kanal-Taxor kan gifva vid handen, och lämpas efter slussarnes antal, kanalens längd, och kostnad, m. m. Sedermera jemföres förhållandet af de i Taxan utsatte afgifter, med medelpriset på rågen efter markegången i Östergötlands och Skaraborgs Län, under de sist förflutna tio åren; och detta forhållande blifver sedan Taxans verkliga grund, så att afgifterna

hvart

hvart tionde år förändras efter varuvärdet. Emedlertid är det Bolaget tillåtet, om så skulle finnas nyttigt, att på längre eller kortare tid nedsätta taxan och åter mer eller mindre höja den, ända till det belopp som först blifvit fastställdt; men ingen förhöjning deröfver kan göras utan Konungens nådiga pröfning och tillåtelse.

De stridigheter om tillräckligheten af Trollhätte Kanalens bredd och djup, som i synnerket strax efter dess fullbordande voro lifliga, tyckas nu af sig sjelfva hafva upphört, sedan det genom erfarenheten visat sig, att fartyg af den storlek som kunna passera Trollhätte kanalen med möda kunna fullborda den öfriga resan genom Göta elf; och att man, oaktadt alla muddringar, ännu icke kunnat göra elfven på alla ställen så djup, som slussarne vid Trollhättan äro. Att en bredare kanal, i anseende till den större kostnad dess anläggande fordrat, icke lemnat Aktie Ägarne den afkastning de billigtvis kunde begära af ett stående kapital, och att ändteligen vattentryckningen på slussportarne, vid en större bredd skulle hafva blifvit så betydlig att nya svå-

righeter derigenom uppkommit. *) Bolaget har också, till segelfartens befordrande, uppgifvit såsom täflings ämne: en ritning och beskrifning på ett för kanalfarten och Göta elf bäst passande fartyg, och tilldömt det utsatta priset åt en ritning för 8 fots djupgående fartyg af 54 lästers drägt. Det synes äfven som Sverige, med de produkter det kan behöfva eller aflåta, icke fordrade för deras transporterande större kanaler än England behöfver för sina; emedlertid är Trollhätte Kanalen verkligen djupare och bredare än de största kanaler som blifvit anlagde i det fruktbara och folkrika England.

Vid vintrens annalkande tillstänges den öfra halfslussen och vattnet lemnas tillfälle att utlöpa ur Kanalen, hvarigenom så väl denne som Slussarne blifva torra. Denna aftappning har tvenne ändamål. Man har då tillfälle att, vintermånaderna, efterse och, så mycket möjligt är, bota de skador hvilka under tiden kunnat inträffa; men isynnerhet förekommes den åverkan, som isen ofta fororsakar på murar och dammar, i vårt kli-

*) Tryckningen vid Trollhätte slussar, vid högsta vatten, är 6875 kub. fot, i Gustafs slussar, i Carlsgraf, är den, också med högsta vatten, 7744¼ kub. fot.

mat. Om våren, gemenligen i början af Maj, insläppes vattnet å nyo och Kanalfarten börjar. Det gifves likväl vissa slag af arbeten, som vid Slussverk äro nödvändiga och likväl icke om vintren möjliga att verkställa: sådane äro Slussarnes fogstrykning samt portarnes kalfattring och tjärande. Bolaget har derföre också haft frihet att hålla Kanalen stängd ifrån d. 20 Juli till d. 6 Augusti, då minsta farten gemenligen inträffat: men sedan man funnit, genom flera års erfarenhet, huru svårt det var att bindas till någon viss tid för dessa årliga reparationer, har det blifvit Direktionen tillåtit att utsätta Slussarnes årliga tillstängning efter omständigheterna, endast med det vilkor at kungörelse derom införes i Göteborgs och Carlstads Tidningar, en månad innan reparationen företages.

Vid betraktandet af hvarje stort företag, som till mer eller mindre del på allmän bekostnad blifvit verkställdt, frågar man med skäl i hvad mån det uppfyller sin bestämmelse; och då ändamålet med alla kanal-anläggningar är att befordra den inre rörelsen och derigenom lifva åkerbruket, handeln och näringarne, synes endast återstå att på Troll-

hätte-kanalen göra samma tillämpning och undersöka hvad den bidragit till den allmänna nyttans befordrande. En sådan undersökning är likväl minst möjlig vid en tidpunkt då hela Europa klagar öfver stockning i handeln och allmänna rörelsen; den skulle icke heller gifva ett oväldigt utslag om den gjordes för de år, under hvilka Sverige var stapeln för större delen af den handel som på kontinenten kunde idkas. Onekligen har Kanalen varit nyttig för åkerbruket, emedan den har gifvit Vener-städerna ett medel, att sjövägen transportera de varor som hämtas från Göteborg, och derigenom sparat en mängd dagsverken, som eljest åtgått till körslor. Så länge sillfångsten fortfor hämtades äfven gödningsämnen af trangrums denna väg, till flera ställen utmed Venern. Men om också Kanaler, i likhet med landsvägar, äro ett nödvändigt vilkor för möjligheten af transporter, bör man icke fordra att de skola framkalla en industri för hvilken andra omständigheter kanske lägga hinder. Det är åtminstone ostridigt att de utvägar, som segelfarten öfver Venern och utföre Göta elf tillbjuder, icke tillräckligen begagnas; och knappt skulle man i någon annan Europeisk

stat försumma det tillfälle, som här finnes, att genom snällseglande fartyg, eller, ännu bättre, genom de nu allmänblifne Ångbåtar, bereda en hastig kommunikation emellan Hufvudstaden och Rikets vestliga landskaper. Det är sannt att transporten skulle i alla fall, till en del, ske landvägen; men afståndet från den östliga ändan af Wenern till den vestligaste af Hjelmarn är icke så betydligt att de forvagnar som deremellan blefvo nödvändiga, borde göra ett stort hinder. Kunde författningarne dessutom någon gång tillåta, att den nederlags-rätt, som redan, genom högtidliga försäkringar, är beviljad för fartyg hvilka genom Östergötland och Vettern vilja transportera främmande varor mellan Göteborg och Söderköping, äfven finge stracka sig till transporten af dylika varor mellan Stockholm och Göteborg, skulle en sådan transitohandel kanske blifva mer förmånlig för Riket än någon annan, och vinna förtroende genom den skyndsamhet hvarmed den kunde drifvas. Huru många dagsverken, som nu genom skjussningen gå förlorade för Åkerbruket, skulle genom en sådan inrättning kunna sparas, och resor och forstor ändå verkställas med både mindre kostnad och på korrtare tid än förut!

En hastigare kommunikation, emellan de vid Venern liggande landskaper och Rikets tvenne största städer, skulle också öppna nya källor för näringarne och gifva en väckelse att begagna de många tillfällen till produktion, som vårt land erbjuder och hvaraf vi nu draga så liten fördel. Det är kanske först efter ett sådant begagnande af sina kanal-anläggningar, som Nationen kan draga en verkelig fördel af dessa företag, hvilka klimatet göra så kostsamma att underhålla, och tillstänga under en stor del af året.

Vi behöfva äfven de nya näringsgrenar som omtankan torde kunna skapa, sedan flera af de älldre gått förlorade; häribland kan man i synnerhet räkna frakterna på Venern, som för få år sedan gåfvo bergning åt flera, men nu knappt ersätta kostnaden för fartygens utredning *), och den timmerhandel som var af så stor betydenhet för Vermland, men som nu aldeles afstadnat.

---

*) I frakt för jern från Vermland till Göteborg betaltes 1811: 32 till 36 sk. B:ko per Skepp. 1812 och 1813: 26 sk. 8 r. 1814 och 1815: 21 sk. 8 r. till 24 sk. 1816: 18 sk. 8 r.

Den afkastning Trollhätte-kanalen gifvit åt dem som användt sina penningar till dess fullbordande, skulle varit tillräckligt svarande emot deras billiga väntan, om pappersmyntets försämring icke gjort den stora skillnad som dagligen visar sig, emellan penningens numerär och dess verkliga värde. Då taxan upprättades anade man icke heller att dylika händelser nånsin skulle inträffa, och förstod således ännu icke att deremot taga några försigtighetsmått. Det är först sedan en aftagande rörelse minskat afkastningen, och tiden gjort stora reparationer nödvändiga, som man börjat känna följderna af Slusspenningarnas bestämmande efter en origtig grund. Bolagets aktier hafva likväl aldrig förlorat sin kredit, och hafva i allmänhet betalts med 20 till 30 procent öfver insättningssumman.

Aktierna i Trollhätte Bolag äro till antalet 7625; för bristande inbetalning hafva 27 blifvit dödade. De äro utfärdade på 100 R:d hvardera, men häraf äro ej mer än 55 R:d erlagde, hvaraf 50 R:d upptogos under arbetstiden och 5 efteråt *). Insättningarne sked-

*) Detta tillskott utgjorde 38,125 R:d.

de i Riksgäldsmynt; men efter 1804, då slusspenningarne började betalas i Banko, hafva äfven utdelningarna skett i samma mynt. Dessa utdelningar hafva ifrån denna tiden varit p. Aktie.

År 1803 - - -	2 R:d	36.	sk.
1804, 1805 - -	2 —	12.	
1806, 1807, 1808	2 —	16.	
1809, 1810 - -	3 —	—	
1811 - - - -	3 —	12.	
1812 - - - -	2 —	36.	
1813 - - - -	2 —	32.	
1814 - - - -	2 —	24.	
1815 - - - -	2 —	28.	
1816 - - - -	2 —	16.	

Tillsammans hafva de summor som till Actie ägarne blifvit utbetalte utgjort:

Ränta a 5 proc. för de till och med 1798 insatte 40 proc. - -	15,234	R:d.
1799 för insatte 50 proc. -	19,130.	
Ränta för åren 1800, 1801, 1802:	57,187,	24 sk.
Utdelning för åren 1803 och -4:	30,861.	40
1805, - - - -	18,068.	15.
1806 - - - -	16,665.	4.
1807 - - - -	17,733.	16.
1808 - - - -	18,059.	28.
1809 - - - -	17,678.	—

1810	-	-	-	-	22,886. —
1811	-	-	-	-	22,710. 32
1812	-	-	-	-	24,592. 16
2813	-	-	-	-	20,662. 12
1814	-	-	-	-	19,066. 32.
1815	-	-	-	-	20,503. 16,

Riksgäldsmyntets värde ifrån 1794 till 1800, jemfördt med spanmåls priserna och äfven med silfret, var likväl mycket högre än Banko myntets de sednare åren varit, och slussafgifterna äro i sjelfva verket mindre än hälften af hvad de voro 1813 *). Härtill kommer äfven att afgiften för vissa varor och deribland Jern, som utgör den betydligaste transport artikeln, blifvit nedsatt, till följe af ett i privilegierna infattadt vilkor, som fordrade att en sådan nedsättning efter 12 års förlopp borde ske.

Den högsta årliga utdelning, som intressenterna erhållit, har derföre aldrig svarat emot hvad laglig ränta varit på aktie-kapitalet

*) Efter Markegångs taxan var priset för en tunna spannmål ifrån 1794 till 1800 det samma i riksgälds som det ifrån 1803 till 1808 blef i Banko; huru det sedan stigit är bekant.

om myntet bibehållit samma värde som det vid insättningen ägde. Likväl ansågs detta endast som en vanlig följd af alla stående lån, och skulle förmodligen icke väckt någon klagan, om behofvet af flera stora reparationer icke fäst uppmärksamheten vid detta ämne. Vid Bolagsstämman 1816 gaf Direktionen tillkänna, att flere slussar, skadade af ålder och röta, snart behöfva ombyggas (hvilket isynnerhet angick de gamla slussarne) och föreställde huru betydligt alla varupris stigit, så att de reparationer och byggnader, som förr kunde verkställas för någorlunda drägliga summor, fordrade nu och hädanefter fleradubbelt. Direktionen föreslog i anledning häraf, att aktie ägarne hos Hans Maj:st Konungen skulle göra en underdånig ansökning om slussafgifternas förhöjande, åtminstone i vissa delar.

Frågan debatterades, men hänsköts till en extra Bolagsstämma, hvilken sedan i Juli 1817 blef hållen; emedlertid anmodades några af intressenterna att gemensamt med Direktionen utarbeta förslag till en ny taxa, hvilken tillika skulle jemka de olikheter som i den gamla förekomma, i anseende till slussafgifterna på varor af någorlunda lika beskaffenhet. Vid sistnämda extra Bolagsstämma

blef denna taxa af intressenterna gillad, och beslut tagit att begära Hans Maj:t Konungens nådiga fastställande deraf; icke derföre att aktie ägarne derigenom skola erhålla en större utdelning, utan på det att Kanalverket måtte kunna hållas i fullkomligt godt stånd, och intressenterna ändå erhålla en skälig och måttlig inkomst.

Afsigten är tillika att i framtiden få följa samma grunder som blifvit antagne för upprättandet af den taxa efter hvilken Göta Kanal Bolag kommer att uppbära sina slusspenningar. Dessa grunder äro förmodligen de enda sanna, emedan de bestämma afgifterna för varans transport, efter dess värde då den transporteras, och icke efter det värde den kunnat hafva ett halft sekel förut.

Emedan de slusspenningar som influtit, likväl till så betydligt belopp öfverstigit den summa som till utdelning mellan Aktie ägarne blifvit anslagen, torde det slutligen icke vara öfverflödigt att äfven upptaga hvad som till reparationer och diverse utgifter samt löner, arfvoder och pensioner ifrån slussverkets fullbordande åtgått.

1801. Löner och Pensioner 3,593 R:d 16 sk.
Diverse utbetalningar 19,658. 13. 9 r.

1802 och 1803.			
Löner och Pensioner -	7,036.	12	—
Förmögenhets afgift, byggnader, reparationer, vid Edsslussen, inventarier m. m.	14,267.	8.	10.
1804 och 1805.			
Löner och Pensioner -	6,312	10	8.
Reparationer, bygnader, skatter m. m. - -	2,390	23	10.
5 Procent af inkomsten till muddrings-fonden -	2,238	39	8.
1806 och 1807.			
Löner och Pensioner	6,361	26	8.
Nybygnader - -	1,338	46	10.
Reparationer, materialier m. m.	1,929	37	6.
5 procent af inkomsten till muddrings fonden -	2,513	39	9.
1808 och 1809.			
Löner och Pensioner -	5,880	42	8.
Bygnader, reparationer, inventarier, eke- och furuverke, m. m. - -	9,698	36	4.
1810 och 1811.			
Löner - - -	6,035	26	8.
Pensioner - -	45	16	—
Bygnader, reparationer m. m.	9,033	16	—
1812 och 1813.			
Löner och Pensioner -	7,154	10	8.

Nybyggnader, reparationer,
Hemmans bevillningar, m. m. 19,475. 26 8.
1814 och 1815.
Löner och Pensioner - - 7,617. 26 8.
Reparationer, materialier m. m. 12,493 34 10.

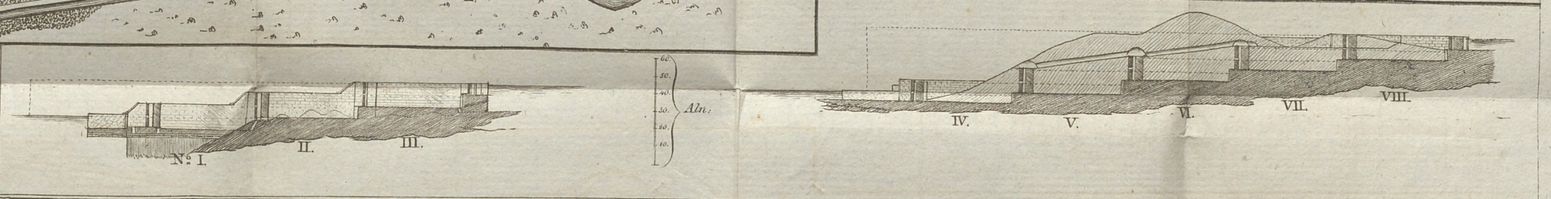
Härtill bör läggas den särskilta reparations fond af 10,000 R:d som blifvit samlad; det årliga arrendet för Edets sluss, hvaraf 300 R:d tillfaller Kronan och 700 R:d Göteborgs stad, o. s. v.

Sammandrag af Sluss-Specialerne hållne vid Hufvud-Kontoret å Olidan, hvilket visar antalet af de fartyg som från den 14 Aug. 1800 passerat Trollhätte-Kanalverkets Slussar, de betydligaste varor de innehaft, samt hela beloppet af de Sluss-penningar de betalt.

	Fartyg.	Jern.			Plåtar, Spik och Stål.	Plankor.	Bräder.	Sågbakar.	Spiror, Storverksträd, Bjelkar och Timmer.	Kalk.	Sill och insaltad Fisk.	Salt.	Spannemål.	Alun.	Diverse Fat och Tunnegods.	Ved.	Summa Sluss-afgifter. Riksgälds		
	Nummer.	Sk#.	℔.	#.	Kistor.	Tolfter.	Tolfter.	Tolfter.	Stycken.	Tunnor.	Tunnor	Tunnor.	Tunnor.	Tunnor.	Stycken.	Famnar.	R:d.	Sk.	r.
År 1800 - -	419	36,738	-	2	1785	4786 9/12	4082 11/12	1660 3/12	- -	628	551 1/4	1043 1/4	1222	216	487 1/4	97	7488	24	2
— 1801. - -	1380	79,131	10	15	5395	10,218 9/12	12,990	5882 1/12	- -	2667	8365 1/4	4642 1/8	5587 1/4	203	432 1/4	3004 1/4	20,856	44	4
— 1802. - -	1380	79,743	1	7	6581 1/2	9146 2/12	12062	7348 7/12	- -	1243	7936 3/8	6258	4082 15/16	42	2389 1/8	3582 1/4	20,954	37	10
— 1803. - -	1462	93,166	-	5	7299	12,921	11,747 10/12	6027 7/12	- -	5498	4954 11/16	4310 1/2	3647 3/4	178	928 3/4	2317 1/2	23,282	17	2
																	Banko		
— 1804. - -	1332	91,028	8	4	5546 1/2	12,323 2/12	11,920 11/12	6222 3/4	- -	10,153	3420 27/32	5609 3/4	4471 3/4	455 1/2	1202	1120 1/2	22,955	24	4
— 1805. - -	1335	91,903	17	17	4161	8665 7/12	16,084 8/12	6865 2/12	- -	14994 1/2	1459 2/16	5373	2695	440	1928	447 1/2	21,821	6	2
— 1806. - -	1357	96,484	8	7	5396	12,048 1/4	21,284 9/12	7365	- -	11,268	8866 5/16	7610 1/2	7691	431	1845	474 3/4	25,524	28	1
— 1807. - -	1336	86,734	11	13	5451	12,906 5/6	17,051 4/12	6867 1/12	- -	5811	16,915 15/16	8756 1/2	6156 7/16	863	1212 1/2	1343	24,751	46	4
— 1808. - -	1510	72,923	9	1	4805	23,328 1/2	13,962 1/2	3960 4/12	- -	9224	14,985 3/4	13,419 3/4	3845 3/4	31 1/2	2573 1/2	402 3/4	24,569	1	1
— 1809. - -	3080	63,142	3	14	4734	33,851 2/12	12,027 4/12	4357	82,609	9532 1/2	2943 15/16	12,891 1/2	10,702 14/32	638	3552 3/4	769 1/2	26,830	29	-
— 1810. - -	2702	84,986	8	18	7120	24,880 5/12	10,597 3/12	5276 1/2	50,501	6738 1/2	2545 5/16	13,300 3/8	8209 1/2	619	5649	399 1/2	28,600	23	3
— 1811. - -	2221	117,726	16	17	9173	22,821 5/12	16,867 5/6	5562 3/4	32,783	4413	4265	13,825 1/4	7298 1/2	429 1/2	20,630	462 3/4	38,058	22	11
— 1812. - -	1790	85,894	1	15	12,981	23,399 2/3	11,723 1/4	3172 1/6	30,621	2978	6928 1/2	15,890 1/4	6005 1/12	577	13155 1/4	1601 5/8	31,380	26	-
— 1813. - -	2277	68,106	11	4	15,153	31,536 1/3	16,949 1/2	5740 5/12	81,169	3146	9481 5/8	12,408 1/2	28,548 3/4	1096	5962 1/2	2274 5/8	29,842	45	5
— 1814. - -	2274	71,604	-	17	16787 1/2	25,134	15,488 7/12	4334 2/3	63,158	5773 11/32	3111 3/8	12,995 7/8	19,663 1/2	1027 5/8	3591 3/4	3033 1/4	26,603	11	7
— 1815. - -	2273	83,379	16	14	18,075	26,971 1/4	12,086 2/3	3251 1/12	45,944	7082	6243 7/16	16,992 1/6	2767 3/16	839 1/2	3967	4536 5/12	29,419	28	7
— 1816. - -	1462	67,841	16	15	14,276	13,090 3/4	87,1 3/4	3280 1/4	19,265	4583	6295 7/16	11,059 1/2	3884 1/32	849	4077 9/16	2968	20,864	24	1

SPECIAL KARTA
öfver
TROLLHÄTTAN
DESS
Canal och Slussar
SAMT
FALLEN i GÖTA ELF

GÖTA ELF
Åkers Vass
Last. Pl.
Åker
Åkers Dal
Åkers Sjö
Åkers Vägen
Jordaten
Elvit Sluss
Olide Hålan
Olidan
Bassin
Dockan
Hojoms Varp
Pelhams Sluss
Stampströms Fälle
Hålan
Kafvel-hammen
Last. Pl.
Gästgifvert
Half Sluss
Almar.



KARTA
öfver
GÖTA ELF
med
Närliggande Trakter,
från Lilla Edet till
Wenersborg.

Sammandragen af N. G. Werning. 1817.

Grav. af Edv. Personne.