

KANALTRAFIKENS RENÄSSANS

DE STORA KANALBYGGENA OCH KANALPROJEKTEN
PÅ KONTINENTEN

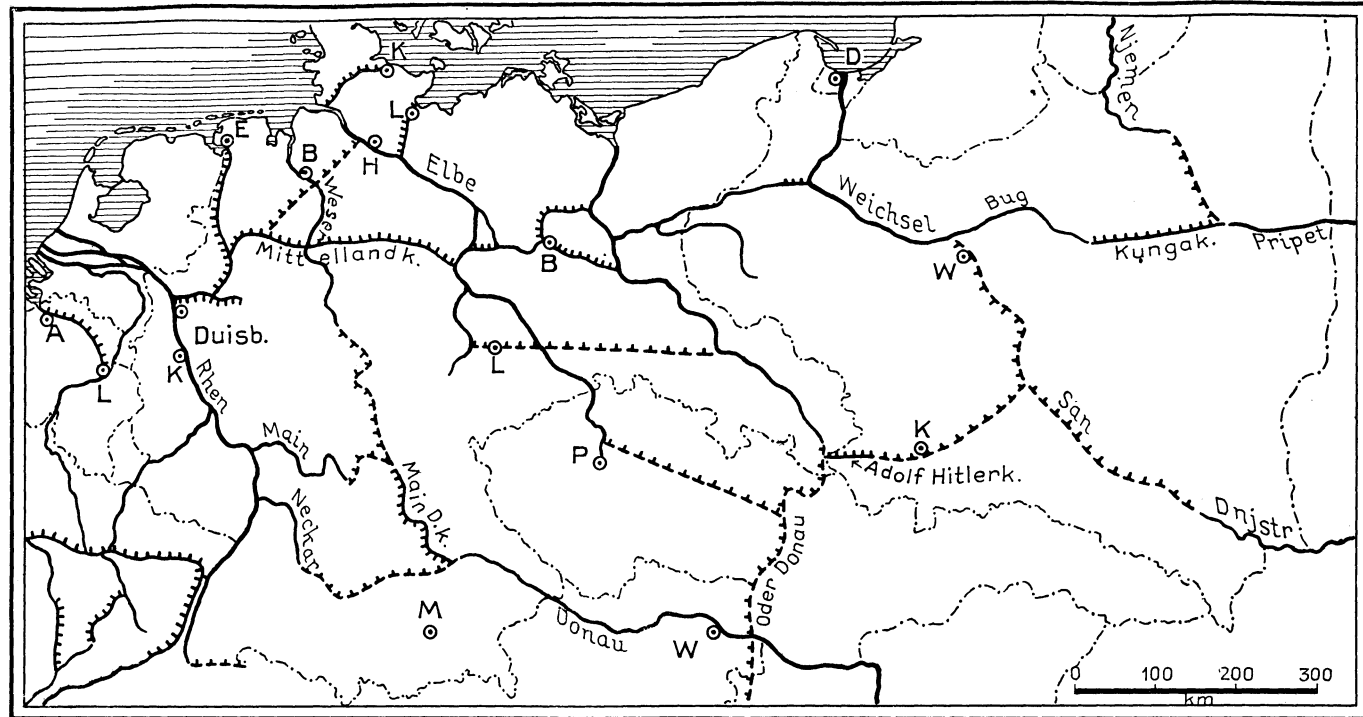
Av docent SVEN DAHL, Lund

GÖTA KANAL tillkom under en tid, då kanalbyggande i högsta grad var på modet, nämligen under 1800-talets förra del. Men sedan blev det järnvägarnas tur, och under senare delen av 1800-talet stodo inlandskanalerna tämligen lågt i kurs i Europa. De ansågos av många med sin ringa kapacitet och långsamma befordringstakt dödsdömda i konkurrensen med järnvägarna.

Men det nya århundradet medförde så småningom en annan inställning. Detta kanske främst beroende på den moderna industriens behov av stora kvantiteter råvaror och i synnerhet av fossila bränslen, som ju äro mycket skrymmande och betinga oproporionerligt höga järnvägsfrakter.

Kanalprojekten ha under trettioåret tagit allt större proportioner, särskilt i de stora totalitära staterna. Det ligger i självhärskarens och den autoritära statens natur att vilja manifesteras sin makt och styrka i stora byggnadsföretag. Peter den store och Katarina den andra voro livligt intresserade av kanalbygge och de djärvaste planerna i detta avseende hystes av Napoleon, som planerade och påbörjade en kanal från Seine till Östersjön, givetvis i syfte att göra kontinentens inre handel oberoende av de av England behärskade öppna vattnen. Strategiska och politiska hänsyn ha ofta spelat en mycket stor roll vid anläggandet av kanaler — och för att hindra kanalbyggen. Hänsynen till näringslivets behov av billiga transportleder har alltså inte alltid fått dominera. Korsande politiska gränser ha ofta vållat mycket stora svårigheter, när det gällt att reglera den inre sjöfarten. Rhen och särskilt Donau är goda exempel härpå. En viktig bestämmelse i Versaillesfreden gällde internationaliseringen av Oder, Elbe, Rhen, Donau och Kielkanalen.

Skandinavien, Brittiska öarna samt vissa Medelhavsländer, så-



— 1 - - - 2 . . . 3

Centraleuropas viktigaste vattenvägar och kanalprojekt.

1 = Viktigare segelbar flod. 2 = Kanal. 3 = Kanal- eller kanaliseringsprojekt.

som Italien och Grekland, äro gynnade med mycket långa kuster, medan Mellaneuropa i genomsnitt har ett avsevärt mycket större medelavstånd till havet. Bäst ställda äro Nederländerna och i viss mån Belgien med deras naturliga eller lätt utbyggbara vattenleder. På tal om Belgien må framhållas, att dess nät av vattenleder nyligen fått en mycket värdefull komplettering i den 1939 färdiga Albertkanalen, som sätter Liège och Meusedalen i direkt förbindelse med Antwerpen. Kanalen i fråga kan passeras av fartyg på upp till 1,500 ton.

I gengäld för det stora avståndet till kusten är Mellaneuropa ganska gynnat med segelbara och nästan hela året isfria floder, vilka dock icke äro tillgängliga för modern båttrafik utan rätt kostsamma ingrepp. Mera problematisk är emellertid förbindelsen *mellan* dessa flodområden. Av ålder ha floderna utgjort viktiga förbindelseleder mellan det inre av Mellaneuropa och de kringliggande havens kuster. Men mellan dessa floder har det först under senare tid skapats möjligheter till båttrafik. De naturliga förutsättningarna för dylika kanaler måste anses jämförelsevis goda, ty mellan de nuvarande floddalarna gå så kallade urströmdalar, som bildades av väldiga smältvattensmassor, medan den avtynande inlandsisen ännu fyllde ut de norra delarna av de till Nordsjön och Östersjön flytande flodernas nuvarande dalgångar. Passpunkterna i dessa öst-västrliga urströmdalar ligga lågt, varför jämförelsevis få slussar behövas. Tack vare dylika dalar har en vattenväg länge existerat från Elbe till Weichsel med kanaler förbindande Elbe-Havels biflod Spree med Oder och Oder-Warthes biflod Netze med Weichsel vid Bromberg. Även den sydligaste urströmdalen har ifrågasatts som stråkväg för en kanal Leipzig—Breslau.

Länge saknades emellertid en vattenväg mellan Öst- och Västtyskland, närmare bestämt mellan Weser och Elbe. Åtminstone före första världskriget voro Mellaneuropas inre vattenvägar delade i två från varandra helt skilda system, och trafikdelaren gick just mellan Elbe och Weser samt fortsatte sedan längs västgränsen av Elbes flodområde samt vidare längs nordgränsen av Donaus. Man kunde (låt vara med en mycket liten farkost) från Hamburg på inre vattenvägar nå fram till Dünas och Dnjeprs mynningar (men icke Volgas eller Nevas) och från Bremen kunde man på samma sätt komma till Rhônes, Loires eller Donaus mynningar. Men från Hamburg till Bremen eller från Magdeburg till Hannover fanns ingen förbindelse via inre vattenväg.

Starka ekonomiska intressen ställde sig nämligen hindrande i

vägen för projektet om en »Mittelkanal» mellan Elbe och Weser, vilket särskilt kring sekelskiftet var aktuellt. Den konservativa och agrara majoriteten i den gamla preussiska lantdagen fruktade konkurrens av argentinsk spannmål och holländska trädgårdsprodukter i landet öster om Elbe, inte minst i Berlin. Även de schlesiska kolintressena fruktade konkurrens från de rhenländska stenkolen. I själva verket behärskade den engelska stenkolen en stor del av den nord- och östtyska marknaden och kolgruveintressena i Rhenområdet sågo med grämlse att Mittellandkanalen icke blev verklighet, och så gjorde även den rhenska stålindustrien. Inte ens det faktum, att krigsministeriet ivrigt understödde planen hjälpte; den skulle först på 1930-talet sättas i verket.

Mittellandkanalen invigdes i oktober 1938. Den är byggd för fartyg på upp till 1,000 ton¹, egentligen en förvånande låg siffra. Vatten till kanalen erhålles bl. a. genom pumpning från Elbe. Kanalen föres över denna flod i en akvedukt på 18 meters höjd och fortsättes sedan av äldre kanaler i riktning mot Berlin. Förbindelse mellan de två nivåerna erhålles genom ett lyftverk.

Med Mittellandkanalen har sålunda förbindelse öppnats mellan östra och västra Tyskland. Västtysklands vattenvägar äro av mycket stor betydelse. Rhen tillåter trafik med fartyg på 2,500 ton, d. v. s. 4—5 gånger så mycket som Elbe och Oder. På Rhen gå 59% av Tysklands inre vattentrafik och Duisburg är Tysklands ojämförligt största flodhamn. Kvantiteten avgående varor i Duisburg uppgår till hälften av motsvarande siffra för Hamburgs flod- och havshamn. Just vid Duisburg stöter Dortmund-Emskanalen till Rhen, den kanal, som byggts för att avlänka Rhenlandets export från den vanliga exportvägen via Rotterdam och i stället leda den till Emden vid tyska Nordsjökusten. Via denna kanal går en väsentlig del av den för Rhenlandets industriområden viktiga svenska järnmalmen. Just transporten av malm och stenkol är oerhört bunden till de inre vattenvägarna. Man har av Mittellandkanalen, som ansluter till Dortmund-Emskanalen, väntat ett rikare utbyte mellan Västtysklands industri- och gruvdistrikt å ena sidan och det mera agrart betonade Östtyskland å andra sidan. De obereschlesiska gruvorna och industrierna skulle i någon mån få kompensation och ökad konkurrenskraft genom den s. k. Adolf

¹ Dessa inlandskanaler äro alltså av helt annan och mindre storleksordning än flertalet av de kanaler, som leda från hav till hav genom smala näs. Kielkanalen är byggd för fartyg på 35,000 ton!

Hitlerkanalen, som byggts mellan det oberschlesiska gruvdistriktet och Oder (närmare bestämt mellan städerna Gleiwitz och Kassel). Eventuellt kommer denna kanal av tyskarna att fortsättas åt öster till Krakau, varigenom förbindelse skulle nås mellan övre Oder och övre Weichsel.

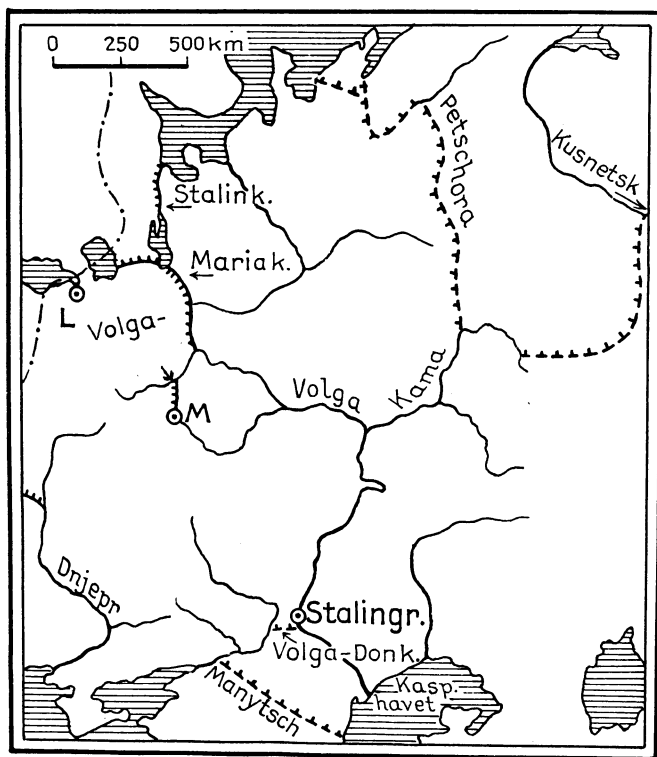
Som ett viktigt komplement till Mittellandkanalen får man anse Elster-Saalekanalen, genom vilken Leipzig får anslutning till den förra och dess fortsättning i öster. Projektet Leipzig-Breslau har tidigare berörts.

Sidokanaler utgå från Mittellandkanalen till de nybyggda Hermann-Göringverken vid Salzgitter och till folkbilsfabriken i Falersleben, båda orterna belägna nära staden Braunschweig.

Man har beräknat att Mittellandkanalen skulle få lika stor trafik som Kielkanalen. — Dess officiella namn är Ems-Weser-Elbekanal.

Det flacka landet söder om Nordsjön inbjuder till kanalbyggen. Mellan Ems och Wesers nedersta lopp har man sålunda byggt den 1935 öppnade s. k. Kustkanalen. Man planerar även en kanal, kallad Hansekanalen, som skall gå från Hamburg i sydvästlig riktning rakt mot industridistriktet vid Rhen; på så sätt skulle de rhenska stenkolen lätt nå Hamburg. Även en modernisering av Travekanalen mellan Elbe och Lübeck måste få sin betydelse. I detta sammanhang må även nämnas planerna på en fördubbling av den långt viktigare Kielkanalens bredd och på ombyggnad av alla dess slussar och broar.

Att forcera den stora vattendelaren mellan Medelhavet, Svarta och Kaspiska haven å ena sidan och Atlanten, Östersjön och Norra Ishavet å andra har alltid stått som en huvuduppgift för Mellan Europas kanalbyggare. Lättast har uppgiften varit för de två länder som nå fram till båda de ifrågavarande kusterna: Frankrike och Ryssland. Frankrike byggde redan på 1600-talet Canal du Midi, som möjliggjorde förbindelse mellan Biscayabukten och Medelhavet, och Rhône har tämligen lätt kunnat sättas i förbindelse med Rhen, Maas, Seine och Loire. Svårare har det varit att från norr nå förbindelse med Donau. Redan Karl den store påstås ha försökt sig på att förbinda två bifloder till Main och Donau. Kung Ludvig I av Bayern lät omkring 1840 bygga den blott 1,6 m. djupa s. k. Ludvigskanalen, som emellertid aldrig fått någon större betydelse. Ockupationen av Österrike föranledde att man på allvar började sätta i verket de länge närda planerna på en förbättrad



— 1 - - - - 2 3

Rysslands viktigaste vattenvägar och kanalprojekt.

1 = Viktigare segelbar flod. 2 = Kanal. 3 = Kanal- eller kanaliseringsprojekt.

Main-Donaukanal, som jämte en avsevärd utbyggnad av Donaus lopp skulle öppna en förbindelse mellan agrarländerna i sydost och Tysklands industriområden vid Rhen. Från början beräknade man, att Rhen-Main-Donauleden skulle bli färdig 1945 och tillåta passage av fartyg om 1,200 ton. Redan började man drömma om en vattenled Saarbrücken—Mannheim—Stuttgart—Ulm, en led, som betecknats som den *sydtyska* Mittellandkanalen. Den skulle utnyttja den redan nu kanaliserade Neckar och förse Bayerns och övriga Donauländers industrier med kol från Saarområdet.

Man har även tänkt sig att försöka fortsätta Donau-Mainkanalen åt norr och upprätta förbindelse med Wesers biflod Werra, på vars kanalisering man arbetade före krigsutbrottet. Avsikten härmed har varit att sätta kalifälten kring mellersta Werra i för-

bindelse med det inre vattenvägsnätet. Genomföres projektet i dess helhet skulle en direkt led skapas Bremen—Nürnberg—München.

Den gamla österrikisk-ungerska monarkien lyckades ej åstadkomma någon förbindelse mellan Donau och de till Nordsjön och Östersjön rinnande floderna i Donaumonarkiens norra del, även om åtskilliga projekt i den vägen uppgjordes. Ej heller efter världskriget omsattes dessa planer i verkligheten.

Efter Münchenöverenskommelsen förmåddes Tjeckoslovakien att gå med på en plan att bygga en vattenväg från Neudorf vid den ovannämnda i Oder mynnande Adolf-Hitlerkanalen till floden March, som når Donau mellan Wien och Bratislava. Denna vattenled skall göras passerbar för fartyg på 1,000 ton. Vidare har man ifrågasatt en kanal från Elbes biflod Moldau till Donau vid Linz, ehuru detta projekt tills vidare torde få stå tillbaka för en i augusti 1941 beslutad kanal från översta Elbe nordost om Prag till Prerau ungefär vid mitten av Oder-Donaukanalen. Genom denna senare vill man bereda schlesiska kol en marknad i Donaubäckenet och Balkanländerna i utbyte mot dessa länders agrarprodukter. Man beräknade från början att få dessa leder klara 1947.

De största förutsättningarna för att skapa vattenvägar över den stora vattendelaren måste Ryssland anses ha; ty i detta land är vattendelaren låg, och åtskilliga floder äro av naturen synnerligen väl lämpade för sjöfart; låt vara att de äro tillfrusna flera månader om året.

Under tsarregimens tid funnos emellertid endast kanaler med ringa djup. Mariakanalen var viktigast; den hade ett djup av 1,8 m. och förband liksom ett par mindre kanaler S:t Petersburg med Volga. Kanalförbindelse fanns även mellan Dvina och Volga samt mellan Dnjepr och de åt nordväst rinnande Düna, Njemen och Weichsel.

Under tiden närmast före det pågående krigets utbrott planerades en väl utbyggd, genomgående route från Weichselmynningen till Svarta havet. Man började efter Polens delning 1939 en utbyggnad av den gamla s. k. kungakanalen, som tillkom under Stanislav Poniatovskis, den siste polske kungens, tid och som går mellan Weichsels biflod Bug (ej att förväxla med den i Svarta havet öster om Odessa mynnande floden med samma namn) och Dnjeprs biflod Pripet. Den nya kanalen blev enligt uppgift färdig

strax före rysk-tyska krigets utbrott 1941. Ryssarna arbetade även på utvidgning av kanalen mellan Njemen och Pripet.

Sedan den tysk-ryska fronten flyttats österut, har man på tyskt håll uppgjort åtskilliga planer på vattenleder över till Svarta havets bäcken. Sålunda har man upptagit en gammal plan på förbindelse mellan Dnjestr och Weichsels biflod San. Den utgör en variant av en plan på en kanal mellan Weichsel och Donaus biflod Prut, som var på tal i mars 1939 under förhandlingar mellan Rumänien och Polen om samarbete på skilda områden.

Sovjetregimen har emellertid i första hand inriktat sig på att skapa goda vattenvägar mellan Finska viken och Vita havet samt mellan Finska viken och Kaspiska havet. 1933 fullbordades den förra vägen genom utnyttjande av Onega och andra sjöar och vattendrag till Vita havet, kompletterade med en kanal, den s. k. Stalinkanalen, vilken säkerligen haft en mycket stor betydelse för försörjningen av den norra delen av fronten under nuvarande krig och kanske även varit av värde för förflyttning av mindre krigsfartyg mellan Finska viken och Norra Ishavet.

Från Finska viken till Volga har ju förbindelse sedan länge funnits via Mariakanalen, och denna led har successivt förbättrats. Till denna väg ansluter sig den 1937 färdiga Volga-Moskva-kanalen, som även avser att förse Moskvas industrier med vatten och som gjort Moskva till en viktig hamnstad.

Men man har även närt andra stora planer, fastän de troligen under kriget måst skrinläggas helt eller delvis. En av de viktigaste tilltänkta kanalerna är Volga-Donkanalen strax söder om Stalingrad. Den skulle byggas tillräckligt stor för att tillåta passage av tankångare på upptill 18—20,000 ton, detta för att underlätta export av Bakus olja.

Man har även planerat en annan vattenväg från Kaspiska havet, nämligen genom Manytschsänkan.

Ett annat projekt är en vattenväg från Kaspiska havet till Norra Ishavet via Volga och dess biflod Kama till Dvina och Petschora. Den skulle föras fram till Indigskajabukten vid Barents hav, vilken endast en kortare tid är tillfrusen. Man har också tänkt sig möjligheten att samla något av de nämnda till Norra Ishavet rinnande flodernas vatten i en reservoar och att därifrån leda det till Volga under denna flods lågvattensperiod. Volga skulle mista karaktären av flod och förvandlas till en serie bassänger, skilda genom väldiga dammbyggnader. Man skulle därigenom också

skapa möjligheter för konstbevattning av mycket stora arealer vid nedre Volga.

En annan stor plan går ut på att skapa en framkomlig väg från de stora kolfälten vid Kusnetsk till de kring malmfälten i Ural uppvuxna industrierna och detta skulle ske via floderna Tom, Ob, Irtysh, Tobol och Isset.

Uppenbarligen är genomskärandet av Europas huvudvattendelare en av de mest aktuella uppgifterna för den europeiska kontinentens kanalbyggare. Men det har inte saknats planer ens på att försöka övervinna den höga vattendelaren mellan Donaubäckenet och Medelhavet. Före krigsutbrottet diskuterades av jugoslaviska och grekiska regeringarna möjligheten att förbinda Donaus biflod Morava med den söderut mot Egeiska havet flytande Vardar; genom en dylik kanal skulle en betydelsefull genväg öppnas för det över Donaubäckenet till östra Medelhavet och till världshavet. Mindre allvarligt menat förefaller däremot projektet om att Oder-Donaukanalen via Ljubljana skulle utsträckas till Trieste och detta alltså över eller genom de bergskedjor som fortsätta Alperna i sydostlig riktning.

Knappheten på rullande material under kriget har medfört att kanalernas kapacitet utnyttjas i mycket stor omfattning. Mittel-landkanalens betydelse för Tyskland torde icke kunna överskattas, och man har anledning förmoda att Ryssland i hög grad är beroende av transportmöjligheterna på de inre vattenvägarna. Det tyska anfallet mot Stalingrad motiverades ju bland annat med nödvändigheten att stoppa den ryska trafiken på Volga. En annan sak är frågan, i vilken utsträckning de krigförande kunna avstå arbetskraft åt de stora kanalbyggnadsföretagen.

Kanalerna utgöra ett viktigt bidrag till de krigförande stormakternas krigspotential. Men de komma i framtiden säkerligen även under fred att få den allra största betydelse för transporten av råvaror och bränsle för industrien. Det var ett misstag, när man en gång trodde, att kanalerna skulle konkurreras ihjäl av järnvägarna.