

Filipstads Bergslags och Bjurbäcks kanalleder

Samt sjöförbindelsen mellan Filipstad
och Karlskoga.



Av Förste baningenjör Göran Nyström.

År 1947.

O land, du tusen sjöars land!

Så sjunger skalden Johan Ludvig Runeberg i den första sången av Fänrik Ståls Sägner. Han tänker därvid givetvis på sitt fosterland, Finland. Ja, visst har Finland tusen sjöar, men Sverige är dock i det avseendet ett avsevärt strå vassare. Medan Finland inom sina nuvarande gränser har ungefär 40 000 sjöar, har Sverige inom sina gränser, alltså det förlorade Finland ej medräknat, ungefär 96 000 sjöar.

Det är ju ganska naturligt att svensken, med sitt spekulativa sinnelag och tekniska intresse, redan tidigt skulle börja fundera över möjligheterna att i samfärdselns syfte utnyttja dessa sjöar med sina dem förbindande, längre eller kortare vattendrag; och så skedde även. Från gamla handlingar kunna vi notera, att redan på Engelbrekts tid, på 1400-talet, ej blott planer på att anlägga en kanal mellan Saltsjön och Mälaren vid Södertälje voro aktuella, utan att arbetena därpå även sattes igång; kanalarbetet blev dock den gången aldrig fullbordat.

Ett annat kanaliseringsarbete igångsattes på 1500-talet av den bekante biskop Brask, nämligen i Norsholm i Östergötland, men ej heller detta arbete blev fullbordat. Från denna tid och detta arbete finnes dock ett minnesmärke kvar, ”Braskens grav”.

Konung Karl IX igångsatte i början av 1600-talet arbeten för åstadkommande av en kanalled mellan sjön Hjälmarens och Arbogaån, men dessa arbeten avstannade redan år 1610. Denna kanalled blev sedan ej fullbordad förrän år 1639.

Ungefär vid denna tidsperiod, eller 1630-talet, byggdes även den första kanalleden i Värmland, nämligen den mellan Hyttsjön och Bergsjön, eller Norsbäcks kanal.

Den första kanalleden i Värmland, som kan anses ha haft och har någon större betydelse, fullbordades och öppnades för trafik år 1837, nämligen Säffle kanal.

Filipstads Bergslags och Bjurbäcks kanalled kunna vi följa tillbaka till år 1765. Ur ”Handlingar rörande båtleden emellan Filipstad och Sjöändan från den 1 mars 1847 till den 9 april 1854”. Kungl. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens dnr 4531, 1511/338 citera vi följande: ”Redan på 1780-talet framställde numera aflidne Hofjunkaren J. A. Geijersstam, i en Akademisk afhandling möjligheten och nyttan af en förbättrad kommunikationsled mellan Filipstad och Christinehamn, och ehuru de förslagen, som då producerades, saknade grund i en större insigt man i

senare tider förvärfwat om wattenbyggnader och kanske numera skulle till och med anses owerkställbare, qvarstår dock motivet eller den obestriddiga nyttan af förminskade transportkostnader, såsom under de sedermera förflutna 60 åren än mera rotfästare och snart öfvergående till ett verkligt behof. Det är en gammal erfarenhet, att en verkligt god idé, en gång framställd, aldrig mera kan fullkomligt nedtryckas, och det synes äfwen i denna fråga, att den en gång väckta tanken fortlefde, ty 1797 har Förste Lantmätaren Finneman för en Båtleds öppnande afmätt och afvägt lokalen emellan sjöarna Daglösen och Ullwettern. Af hans i Bergmästare Embetets Archif befintliga trenne chartor, hvilka dock icke äro åtföljda af något kostnadsförslag eller plan till arbetet, synes att afsigten varit föra båtleden från Daglösen efter Edsbäcken till Östersjön. Finneman fann på denna väg Daglösens vattenyta ligga öfwer Östersjöns 3,37 fot (Öfwerstelöjtnant Edström har bestämt den till 3,86 fot), och högsta landhöjden uppstige öfwer Daglösens vattenyta 9,36 fot. Från Östersjön skulle man ingå i den nära liggande Mögsjön, derifrån en local skulle gräfwäs förbi Storfors och Lillfors och utfalla i den segelbara delen af Storfors Elfwen nedanför sistnämnda Lillfors. Här hade man funnit Mögsjöns vattenyta öfwer det ställe i Storfors Elfwen, der canalen skulle sluta, wara belägen 25,84 fot och högsta landhöjden öfwer Mögsjöns vattenyta 7,60 fot. Men Finneman synes äfwen hafva framkastat det förslaget att föra båtleden mera österut, eller från Mögsjön till Baggkärn och derifrån åter genom Råglanda och Mosseruds egor i Ullwettern, och enligt charta öfwer denna led skulle Ullwettern wara belägen 49,97 fot under Baggkärn, samt högsta landhöjden öfwer sistnämnda vatten uppstige 29,60 fot.

Nästan all tanke på denna communications förbättrande hvilade sedermera $\frac{1}{4}$ sekel, eller tills den odödliga B. von Platen, med fostret av sin sannt patriotiska jernwilja, Göthe Kanal, wäckte tanken på de stora, för att ej säga oberäkneliga fördelarna af underlättande communicationer. Omkring år 1823 werkställdes en undersökning af numera aflidne major Ekeström rörande ifrågavarande båtled. Ekenstams förslag afsåg östra linjen förbi Storfors, och kostnaden beräknades till 100 000 riksdaler. Ständerna afslogo dock alla förslag om bidrag till dessa canalförbindelser på grund af bristande tillgångar.”

Under tiden hade till Filipstad kommit en man, som skulle bliva den snart sagt allt gagnande och allt styrande i trakten, nämligen Frans von Schéele. Han var son till Brukspatron S. På Eckersholm, söder om Taberg i Småland, och kom till Värmland år 1821, samt blev år 1835 Bergmästare i Filipstad. Han blev snart ”Värmlands landshövding till gagnet”. Han tog, som vi alla här veta, initiativet till eller främjade Filipstads Bergsskola, Värmlands Brandstodsbolag, Värmländska Bergmannaföreningen,

Filipstads Sparbank, m.fl. allmänna och nyttiga inrättningar, samt intresserade sig givetvis för och engagerade för kanalförbindelsen från Filipstad söderut.

Frans von Schéele redogör nu närmare för kanalledens historia och skriver sålunda:

”Under 1829 års Riksdag väckte undertecknad motion hos Ridderskapet och Adeln om ett anslag till detta företag av 50 000 Riksdaler Banco, men större eller starkare intressen upptogo dels Statens tillgångar, dels ock motverkades det blott svagt understödda förslaget, som åter i fyra år njöt ostörd hvila. Enskilte personer begärde år 1833 hos Stor Amiral Embetets tredje Afdelning förordnande för numera aflidne Öfwerste-Lientenanten och Riddaren Edström att verkställa undersökning och upprätta förslag till en canal, som skulle förena Daglösen med Lungen, från hvilken senare är obehindrad båtled genom Öjevettern, Gränsundet, Hyttsjön och Bergsjön till Sjöändans Lastageplats, belägen c:a 1¼ mil landsväg från Christinehamn. Undersökningen utfördes samma år och kostnaden beräknades till 130 000 Riksdaler Banco. Efter vissa ändringar uppgjordes år 1836 ny plan, hvarvid kostnaden beräknades till 98.000 Riksdaler Banco.

Östra och västra linjerna diskuterades därefter i flera år, och mest därför att enligt Öfwerstelietenantet Edströms åsikt kostnaden för denna westra linje bör kunna nedsättas till 86 000 Riksdaler Banco, samt markersättningar m.m. till 14 000 Riksdaler Banco. Öfwerlygad att båtleden emellan Filipstad och Christinehamn i denna stund omfattades med värme af alla dem som inse nödvändigheten af ett förändrat transportsätt, tager jag mig friheten inbjuda till ett sammanträde i Christinehamn under nu instundande Fastings marknad, då allt hvad med denna fråga eger sammanhang torde blifva föremål för öfverläggning, och i första hand teckning af de bidrag, hvarigenom företagens utförande skall blifva möjligt. Denna teckning kan naturligtvis endast ske med det villkor, att Staten lemnar ett understöd af minst halfva kostnadssumman, under hvilken förutsättning Actieegarnas tillskott borde utgöra högst 50 000 Riksdaler Banco. Filipstad den 1 mars 1847. Franz von Schéele”. Det är sålunda nära nog jämt 100 år sedan detta stora initiativ togs, varigenom frågan om kanalleden bragtes ett steg närmare sin lösning, och därefter hölls vid liv tills det några år senare kunde realiseras.

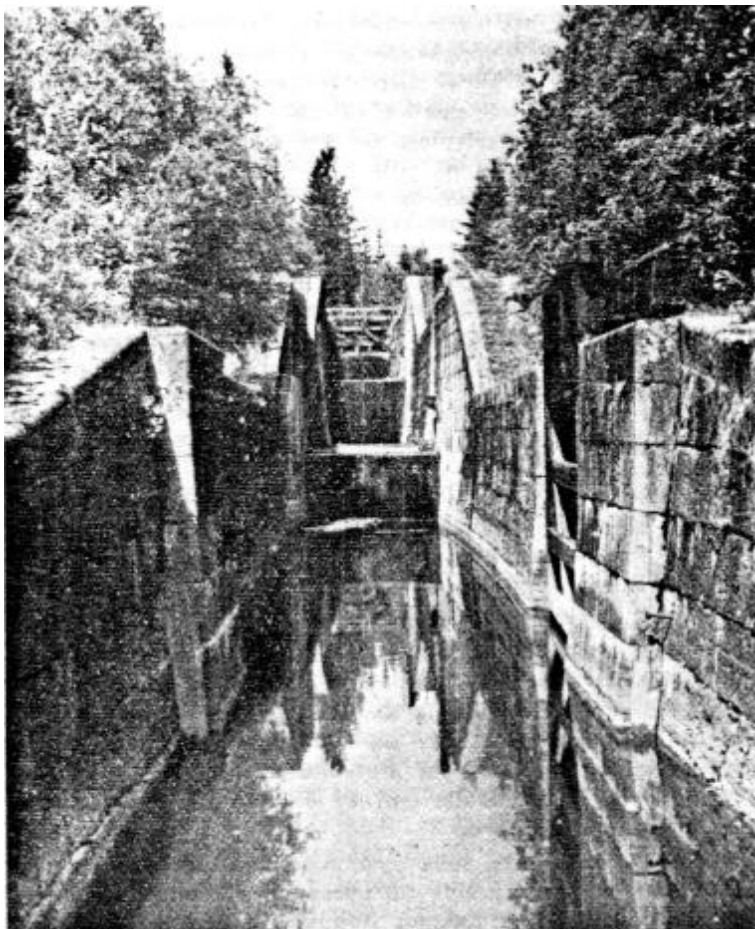
Den 29 mars 1847 hölls därefter det utlysta mötet i Kristinehamn, vilket öppnades av Landshövding Oldevig, som troligen även fungerade som ordförande. Kostnaderna för kanalens utförande bestämdes därvid till 130 000 Riksdaler Banco, varav hälften skulle skaffas genom aktieteckning och hälften genom statsbidrag, alltså 650 aktier å 100 Riksdaler Banco; jämt

650 aktier tecknades också. Sålunda återfinnas bland aktietecknarna Råms Bolag, genom Disponenten Göthe Myhrman; Lesjöfors Bruksegare, genom G. Ekman; Nils Mithander; Upperuds Bolag genom C. Fr. Wærn; C. J. Wallroth; G. A. Kallstenius; J. M. Planting-Gyllenboga; m.fl.

Det genom von Schéeles initiativ och energi sålunda igångsatta arbetet på kanalleden mellan sjöarna Daglösen och Lungen hölls sedermera, trots upprepade motgångar och misslyckanden, vid liv, ända till dess arbetet år 1857 kunde anses färdigt och kanalleden öppnas för allmän trafik. Låtom oss så smått följa det nybildade bolaget på dess knaggliga väg till företagets förverkligande.

Den 19 och 20 april 1847 hölls sålunda nytt möte, varvid "Direction" valdes. Directeurer blevo därvid: Bergmästare von Schéele; Brukspatron A. Gullström; Brukspatron J. M. Planting-Gyllenboga; Brukspatron C. J. Wallroth; Brukspatron P. G. Berggren. Samma dag, den 20 april, uppsattes också och ingavs till "Stormäktigaste, Allernådigste Konung" en skrivelse med begäran om statsbidrag till kanalarbetets utförande. Inledningsvis framhölls därvid de bristande kommunikationerna i följande ordalag: "Wermlands Bergslag producerar nu årligen omkring 90 000 skeppund. Den utvidgade Bergsrörelsen fordrar och framkallar en ökad befolkning, för hvars behof lifsförnödenheter från aflägsna bygder ofta måste anskaffas. För transporter av dessa betydliga waruquantiteter från och till Bergslagen användes för närvarande winterforsling på släde, och sommartiden omwexlande watten- och landstransport på följande sätt: Från Filipstad föras effekterna i båt 1¼ mil till Asphyttan, der de omlastas och transporteras landsvägen ¼ mil till Bjurbäcks Bruk, hwarifrån åter båtfragt begagnas öfwer sjöarna Lungen, Hyttsjön och Bergsjön till den vid den sistnämndes södra ände belägna Sjöändans Lastageplats, hwarifrån landsväg måste begagnas en mil till Christinehamn. Detta sätt att forsla effekterna förorsakar icke allenast kännbara kostnader, uppgående till omkring 1 Riksdaler Banco på hwarje skeppund Tack- och Stångjern, utan äfwen betydligt tidsutdrägt, varierande emellan en och twänne månader". Därefter lämnas en beskrivning av den nya farleden i följande ordalag: "Sjöändans en mil från Christinehamn belägna Lastageplats, derifrån genom ett annat Bolags bemödanden en jernbana torde komma att byggas till Christinehamn, bör man komma derhän, att ett skeppund jern, som på sätt nämndt är för närvarande med en kostnad av 1 Riksdaler Banco och på en tid af en till twänne månader forslas emellan Filipstad och Christinehamn, skall kunna föras till sistnämnda plats för 28 á 32 shilling samt med en tidsåtgång af en dag".

Den 6 augusti 1847 hölls nytt sammanträde i Filipstad, bl.a. för att fastställa ”Taxa å afgifterna för segelfartens begagnande å Asphytte och Bjurbäcks kanal”. Bland effekter och varor som upptogs i taxan må här blott nämnas: Anka; Bureau, maghogny; Canon; Elfenben; Fogelbur; Fortepaino; Hud af varg; Hummer; Ljuskrona af glas; Orgelverk; Fiol och Trumma; Wagga.



Slussarna vid Bjurbäcken (nerifrån).

Den 9 november 1847 hölls återigen sammanträde, varvid Herr Majoren D. W. Lilljehöök aflemnade så wäl Chartor och detaljerade planer för den ifrågavarande båtleden, som ock kostnadsförslag slutande på 137 007 Riksdaler Banco, oberäknat jordersättningarna. Man beslöt därvid också, att om Ständerna avslogo begäran om statsbidrag om 65 000 Riksdaler Banco, man skulle anhålla om ett statslån till ett belopp av 125 000 Riksdaler Banco.

Den 30 april 1848 hölls nytt sammanträde, varvid enligt protokollet följande beslut fattades och skrivelse uppsattes: ”Stormäktigaste, Allernådigaste Konung. Sedan rikets nu församlade Höglöflige Ständer icke lemnat bifall till den av Bolaget för öppnande af en båtled emellan Filipstad och Sjöändans Lastageplats till Eders Konglige Majestät ingifne ansökan om – etc. etc. – – – får Bolaget hermed hos Eders Konglige Majestät underdånigst framställa Bolagets anhållan om ett lån af Statsmedel, stort 130 000 Riksdaler Banco.

Men ej heller denna gång lyckades Bolaget vinna Myndigheternas gehör för sina äskanden. Vid nytt sammanträde den 17 maj 1848 meddelades visserligen, att Statsutskottets Utgiftsavdelning föreslagit beviljandet av den framlagda låneansökan, men redan den 20 juli 1848 hade Directionen blivit kallad till sammanträde ”för att öfverlägga om de åtgärder, som borde vidtagas, sedan Rikets Ständer numera afslagit Bolagets ansökan om såväl ett statsanslag som ett låneunderstöd”. Man beslöt därvid ”att frågan om företagens verkställighet skall tills vidare blifva hvilande; dock förklarade Bolaget, att detsamma fortfarande ansåge sig ega bestånd”.

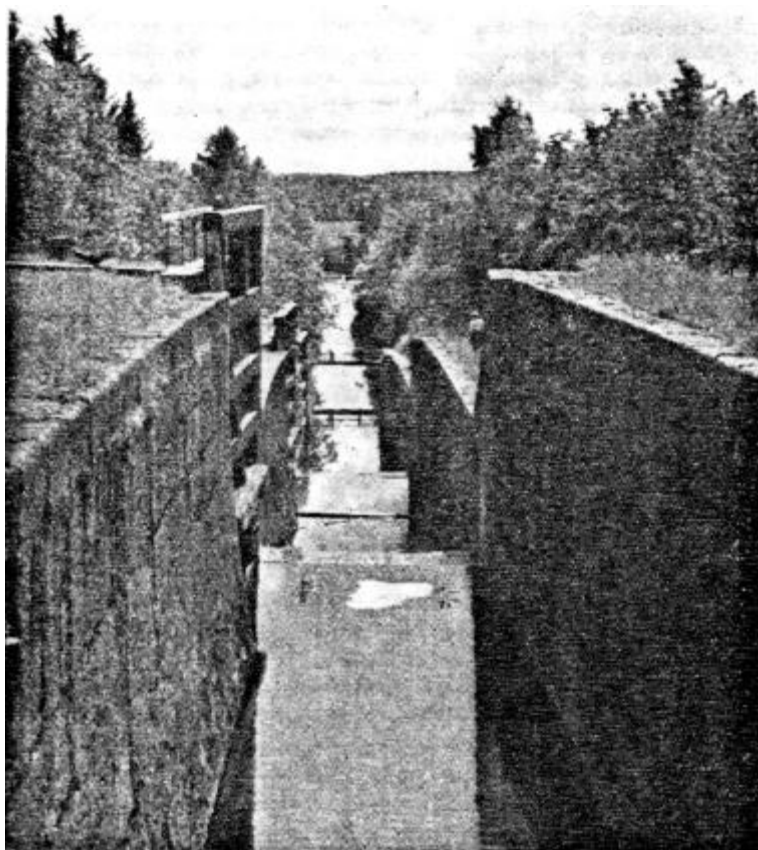
Den 26 februari 1850 hölls ny bolagsstämma, denna gång i Brukspatron Wahlunds hus i Christinehamn, och den 20 juni 1850 ingavs återigen en skrivelse till Stormäktigaste, Allernådigaste Konung, nu utförligare motiverad, om ett bidrag stort 65 000 Riksdaler Banco.

Sent omsider erhöi Bolaget i början av år 1851 en skrivelse från Kungl. Maj:t om att ett anslag för företagens genomförande var beviljat, och kunde Directionen den 3 juli 1851 utsända en så lydande skrivelse: ”Sedan Rikets Höglöflige Ständer beviljat ett anslag, utan återbetalningsskyldighet, af 65 000 Riksdaler Banco, för utförande af den så kallade ”Wermlands Bergslags Canal” emellan sjöarna Daglösen och Lungen i Filipstads Bergslag – – – så kallades det denna canalanläggning bildade Bolaget till allmän Bolagsstämma i Bergmästaregården i Filipstad etc. etc. – ”.

Målet var sålunda nått och själva byggnadsarbetet kunde igångsättas. Så skedde även, och arbetsledare blef den tidigare omnämnde Öfverstelöjtnanten Edström. Underligt nog är sedan några år en anförvant

till denne Edström bosatt i trakten av den av honom byggda kanalleden; överingenjör Skogs på Storfors maka är nämligen sondotter till Edström.

Tidigare nämndes, att vi kunna följa kanalledens historia tillbaka i tiden ända till år 1765. Det året skriver nämligen dåvarande Brukspatronen på Storfors Claes Friezsky om just denna förbindelseled följande: "Båtfarter nyttjas ifrån Philipstad igienom siön Daglösen till Asphyttan, derifrån brukas landsväg $\frac{1}{8}$ mil till Biurbecken, derifrån siöväg igienom siöarna Storlungen, Öjjevättern, Hyttsiön, hvarifrån Brucks egare i denna socken gräfvit för flera år sedan Canal $\frac{1}{8}$ mil lång till Bergsiön och så igienom den siön till hemmanet Siöändan i Warnums socken, hvarifrån man nyttiar Landsväg till Christinehamn.



Slussarna vid Bjurbäcken (uppifrån).

Även nyttjas samma båtfart ifrån Kroppa och Storfors Bruken utom ett litet ed landsväg”. Den av Friezky här nämnda kanalen från Hyttsjön till Bergsjön är, som inledningsvis nämndes, den redan på 1630-talet byggda s.k. Norsbäckens kanal, och landsvägsbiten mellan Asphyttan och Bjurbäckens gamla bruk, vilken var ¼ mil lång, ersattes sålunda i mitten på 1850-talet av den i nu behandlade kanalled ingående Bjurbäckens kanal.

Kanalleden mellan sjöarna Daglösen och Lungen, som i redogörelser och statistik m.m. upptages såsom två olika leder – Filipstads Bergslags Kanal och Bjurbäckens Kanal – började sålunda byggas år 1854, samt blev färdig och öppnades för allmän trafik år 1857. Kanalleden kan sålunda i år fira 90-årsjubileum.

Ur Kungl. Väg- Vattenbyggnadskårens minnesskrift av 1901 må det tillåtas att citera några rader om denna kanalled.

Filipstads Bergslags Kanal byggdes under åren 1853 – 1857. Första förslaget till detta arbete upprättades av öfverstelöjtnant J. Edström. Detsamma omarbetades dock något af C. A. Olivecrona, under vars ledning det utfördes.

De fartyg, som trafikera kanalen, hava följande dimensioner:

Längd	21 meter
Bredd	3,6 meter
Djup	1,2 meter

Portarna äro i allmänhet klaffportar, så att en port stänger slussens hela bredd. Endast en lucka är anbragt på varje port. Slusshuvudena och muren närmast portarna äro murade i bruk, men det övriga av kammaren är utfört i kallrum med jämna skikt och tämligen täta fogar.

Kanalen utgår från sjön Daglösen vid Filipstad, förbigår genom en sluss med 4,32 meters sänkning fallet vid Asphyttan och utmynnar i sjön Aspen. Denna sluss är i sin olikhet med de övriga försedd med stämpportar, med en lucka på varje port. Sänkingsdjupet är en av avvikelserna från den allmänna regeln.

Den så kallade Bjurbäckens kanal, som är en del av Filipstads Bergslags kanal, bildar förbindelse mellan sjöarna Aspen och Lungen. Fallet övervinnes genom tre kopplade slussar, envar med 3,58 meters sänkning. Alla dessa slussar stängas medelst klaffportar.

I samma nivå som Lungen ligga Öjevättern, Bergsjön, Ullvättern, Frövättern och Alkvättern. Genom rensning av sunden mellan dessa sjöar bilda de alla en sammanhängande segelled. Genom en Järnväg från Sjöändan vid Bergsjöns södra ända till Kristinehamn sattes denna vattenväg i förbindelse med Vätern.

Genom kanalisering av Timsälven i förening med en sluss vid Knappfors framdrogs samma vattendrag från Alkvättern genom sjön

Lonnen och Timsälven till närheten av Bofors och sjön Möckeln, över vilken sjö kommunikationsleden utsträcktes till Degerfors.

Filipstad – Sjöändans kanalled redovisas till en gemensam längd av 27 000 fot eller 40,08 kilometer. Anläggningskostnaden upptages till 232 500:- kronor, varav anslag 117 000:- kronor.

Trafiken på kanalleden var under den första tiden relativt betydande. Sålunda passerades kanalen under år 1862 av 520 ångbåtar och 988 lastpråmar, vilka i avgifter erlade 15 734 riksdaler. 1868 uppgingo inkomsterna till 22 000 riksdaler, vilket torde hava varit den högsta årsinkomsten, ty år 1876 hade denna sjunkit till 11 000 riksdaler och år 1879 ända ner till 500 riksdaler.

Vad som orsakade denna sjunkning i inkomsterna var tillkomsten av Östra Värmlands järnväg, vilken järnväg som bekant omfattade linjen Persberg – Kristinehamn, med bibanan Nyhyttan – Filipstad Ö – Finnsyttan. Till denna nya förbindelse överflyttades huvudleden av trafik från den äldre, av kortare järnvägsstycken, sjöleder och kanaler sammansatta trafikleden, varigenom trafikinkomsterna på kanalleden undan för undan sjönko. Inkomsterna uppgingo sålunda år 1906 endast till 151 kronor. Visserligen fanns i koncessionen för Östra Värmlands Järnväg – vilken sedermera uppgick i och blev en del av Mora – Vänerens Järnväg – intagen en bestämmelse om att järnvägen, som redan då förutsågs skola komma att taga all trafik och därmed alla inkomster ifrån kanalleden, framdeles skulle svara för kanalens underhåll, men denna underhållsskyldighet blev dock ett tungt lik i lasten för järnvägen. Och så kom år 1917 den tidpunkt, då staten inköpte Mora – Vänerens Järnväg och därigenom fick på sig, och därvid närmast på Statens Järnvägar, överflyttad nämnda underhållsskyldighet. Förhållandet var då det, att kanalen hade förlorat all sin betydelse som trafikled, under det att underhållsskyldigheten dock kvarstod.

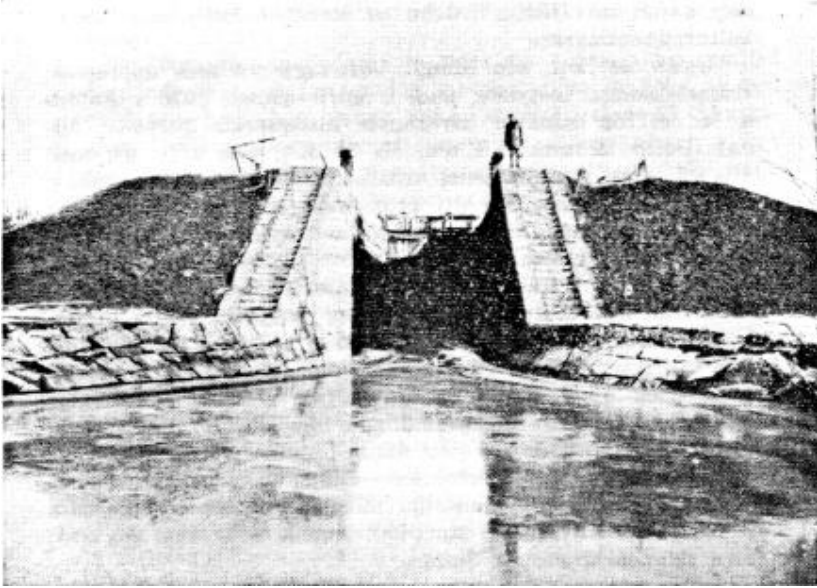
Det skulle dock ej dröja länge förrän Kungl. Järnvägsstyrelsen, som genom köpet av järnvägslinjen Kristinehamn – Mora, d.v.s. Mora – Vänerens Järnväg, ej blott blivit ålagd underhållsskyldigheten av kanalanläggningen utan även blivit ägare av densamma, skulle försöka få någon ändring till stånd i de därutinnan rådande förhållandena. Redan år 1919 hemställde sålunda Kungl. Järnvägsstyrelsen hos Kungl. Maj:t om att få nedlägga kanalen. Efter remisser och utredningar i saken avslög dock Kungl. Maj:t denna framställning, vilket skedde år 1922. Framställningen förnyades år 1925, men avslögs även denna gång år 1927. Vid en tredje framställning år 1932 fann Kungl. Maj:t år 1936 för gott att från och med den 1 oktober samma år avlysa kanalen såsom allmän farled, men förklarade sig även vilja

efter ytterligare utredning meddela beslut beträffande frågan om kanalens bevarande såsom kulturminnesmärke.

Under det hot, som Kungl. Järnvägsstyrelsens upprepade framställningar betydde, hade i april månad 1926 i Bofors av en del för kanalens bevarande intresserade personer bildat Bofors Motorbåts Klubb (B.M.K.), med syfte att med alla till buds stående medel arbeta för kanalens bevarande i trafikdugligt skick. För att inför vederbörande myndigheter styrka det levande intresse, som bland ortsbefolkningen förefanns i detta avseende, beslöt klubben i första hand låta utpricka farleden. Detta utfördes första gången den 12 juni 1926 från Bofors upp till Bjurbäcken, varjämte några intresserade personer i Filipstad vidtalats och även åtagit sig att utpricka farleden från Bjurbäcken upp till Filipstad. På våren 1927 uppdrog klubben åt ett par av sina medlemmar att träda i närmare underhandlingar med därför intresserade Filipstadsbor, att de för gott skulle försöka ordna med årlig utprickning av leden Bjurbäcken – Filipstad, och i detta sammanhang och ungefär samtidigt bildades Filipstads Motorbåts Klubb (F.M.K.), med i stort sett samma syfte som den året förut bildade klubben i Bofors.

Sedan hela farleden sålunda utprickats började ock undan för undan under de närmaste åren en rätt livlig motorbåtstrafik genom kanalen, och torde nog denna början med utprickning av hela kanaleden få räknas till en av grunderna till att vi nu åter hava fått kanalen i trafikdugligt skick och kunna hoppas på och räkna med att i fortsättningen få nytta och glädje av denna vackra trafikled.

Med anledning av Kungl. Maj:ts här ovan omnämnda beslut vände sig Bofors Motorbåts Klubb i en skrivelse av den 28 februari 1936 till Kungl. Maj:t med begäran att frågan om kanalens nedläggande skulle upptagas till ny omprövning, vilken hemställan dock avslogs i skrivelse av den 16 april 1937. Den 27 maj 1937 vände sig Filipstads Motorbåtsklubb till Distriktförvaltningen vid Statens Järnvägars II:a distrikt i Göteborg med en skriftlig framställning om att kanalen tills vidare skulle få hållas öppen, under villkor att klubben skötte om kanalen och underhöll densamma. Distriktschefen i Göteborg tillstyrkte hos Kungl. Järnvägsstyrelsen denna klubbens framsällning, vilket föranledde Kungl. Järnvägsstyrelsen att bemyndiga Distriktschefen att om denna framställning träffa avtal med Motorbåtsklubben. Detta avtal blev dock aldrig i en ordentlig form träffat eller bundet, utan föranledde endast långvariga förhandlingar och skriftväxlingar rörande underhåll av kanalanläggningen samt ersättningar till de av densamma berörda markägarna. Sålunda hölls även på sommaren 1939 ett möte i denna angelägenhet vid Bjurbäckens slussar, vilket



Asphyttans slussar.

resulterade i att Filipstads Motorbåtsklubb åtog sig att hos Kungl. Maj:t göra framställning om ytterligare uppskov med kanalens nedläggande. Så skedde även, varvid till skrivelsen till Kungl. Maj:t bl.a. fogades ett yttrande av Intendenten vid Värmland museum i Karlstad, Professor Helge Kjellin, rörande kanalledens stora kulturella betydelse. Och för att i någon mån underhjälpas och påskynda beslut i saken från högsta ort bildades här i Filipstad den 22 november 1939 en garantiförening, som tog till uppgift att med alla till buds stående medel söka rädda och bevara kanalen. Så vilade frågan tyst och stilla några år hos Kungl. Maj:t, under det att Kungl. Järnvägsstyrelsen arbetade vidare, i vilket arbete jämväl som ett led ingick att allt arbete på kanalens underhåll helt och hållet inställdes.

Så gjorde Kungl. Järnvägsstyrelsen i skrivelse till Kungl. Maj:t framställning om att bli helt befriad från underhållet av kanalaneläggningen, ävensom att få utskriwa de Statens Järnvägar tillhöriga slussanläggningarna och att hos vederbörande Vattendomstol få villkoren och kostnaderna härför prövade och avgjorda. Denna gång biföll Kungl. Maj:t i skrivelse av den 4 juni 1943 Kungl. Järnvägsstyrelsens sista framställning, och förklarade hinder ej möta för Kungl. Styrelsen att hos vederbörande Vattendomstol ansöka om kanalens utrivning. Så gjordes

också redan den 13 oktober samma år, varigenom frågan kom i ett nytt läge, men ock ett beträffande kanalens bibehållande betydligt farligare läge; under tiden för Vattendomstolens behandling av ärendet hade visserligen den nybildade garantiföreningen till denna instans gjort framställning om att underhandlingar skulle få inför Domstolen föras mellan Kungl. Järnvägsstyrelsen å ena sidan samt ovannämnda Garantiförening, Filipstads Motorbåtsklubb, Bofors Motorbåtsklubb och Uddeholms Aktiebolag å andra sidan, om att för den kostnadssumma, som en utrivning av kanalleden kunde beräknas till, få iståndsätta kanalen ävensom övertaga vården och underhållet av densamma samt bevara den som turisttrafikled och kulturminnesmärke. Kanalleden borde dock bibehållas i Kungl. Maj:ts och Kronans ägo; men man kunde ju icke veta huru Vattendomstolen och Kungl. Järnvägsstyrelsen skulle ställa sig till denna framställning. Vattendomstolens utslag och dom föll den 29 juni 1945, och i domen biföll Domstolen med Kungl. Järnvägsstyrelsens medgivande Garantiföreningens framställning. Domstolen bestämde även att kanalleden skulle bibehållas i Statens ägo, men att förvaltningen och tillsynen av densamma skulle överflyttas från Kungl. Järnvägsstyrelsen till Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen. Så har också skett, och i gemensam skrivelse i slutet av år 1945 hava de båda Kungliga Styrelserna hos Kungl. Maj:t anfört att Vattendomstolen bestämt villkoren för kanalens utrivning, som av Domstolen beräknats till 27 000,- kronor, att denna summa måhända skulle kunna minskas med 2 000,- kronor genom försäljning av kanalens slussvaktarbostad, ävensom att den bildade garantiföreningen, Föreningen Filipstads Bergslags Kanal u.p.a., skulle få övertaga kanalen för att därigenom tillvarata orsbefolkningens intressen av dess fortbestånd som framkomlig turistled. I skrivelsen hemställde även de båda Styrelserna om godkännande av ett den 30 november 1935, respektive den 25 oktober 1945 träffar preliminärt avtal mellan de båda Kungl. Styrelserna och Garantiföreningen angående dispositionsrätten till kanalen m.m. Detta godkändes av Kungl. Maj:t i skrivelse av den 31 december 1945. I detta kungabrev bestämdes även, att dispositionsrätten till kanalaneläggningen upplåtes till Garantiföreningen mot skyldighet för denna att iståndsätta och underhålla kanalen, att öppna den för allmän trafik och att därefter omhänderha driften av densamma, samt att tillträde skulle ske en vecka efter Kungl. Maj:ts godkännande av avtalet. Före Kungl. Maj:ts skrivelse i denna sak hade en hel del myndigheter och instanser på anmodan yttrat sig i saken, bl.a. Kammarkollegium, Statskontoret, och Riksräkenskapsverket, vilket skedde i november och december månader 1945.

Låt om oss nu höra vad Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen i sin tidigare citerade minnesskrift av år 1901 har att säga om vad tillkomsten av

Mora – Vänerns Järnväg hade att betyda för kanalleden mellan Filipstad å ena sidan samt Kristinehamn och Bofors å andra sidan, den senare platsen via Knappfors kanal och sluss. Där står ”Slussen vid Knappfors, som utfördes 1850 – 1853 (alltså något tidigare än Filipstads Bergslags och Bjurbäcks kanaler) under ledning av C. Norström och D. W. Lilljehöök, har en längd av 25 meter, en bredd av 5,9 meter och ett djup av 1,45 meter (alltså något större mått än slussarna i Filipstads Bergslags och Bjurbäcks kanaler.

Denna vattenvägs betydelse ökades i väsentlig mån därigenom, att den genom små järnvägar mellan flera sjöar kom i en för denna tids förhållanden tämligen god förbindelse med ofvanför liggande bygd. Så förbands sjön Daglösen å ena sidan med Lersjön och å den andra med Yngen, sjön Öjevättern med Östersjön, Östersjön med Yngen, Yngen å ena sidan med Saxen och å andra sidan med Långban, Långban med Lersjön och Lersjön med Näsrämnen, Näsrämnen med Städsjön och Städsjön slutligen med Fjällrämsälven, i närheten av Lijendal, som ligger nära Dalarnas gräns. På detta sätt samlades på denna trafikled nästan hela Östra Värmlands bruksrörelse, för hvilken densamma varit af allra största betydelse.

Genom järnvägsanläggningar hafva emellertid kommunikationsförhållandena i denna bygd nu alldeles förändrats. I november 1876 fullbordades Östra Värmlands järnväg, som framgår från Kristinehamn till Herrhult nästan parallellt med den ifrågavarande vattenvägen. För att undvika konkurrens inköpte Östra Värmlands Järnvägsaktiebolag i december 1874 såväl Filipstads Bergslags kanal som järnvägen emellan Daglösen och Yngen samt mellan Daglösen och Lersjön.

Sedan Östra Värmlands järnväg fullbordats, går numera nästan all trafik öfver densamma, och kanalen är nästan oanvänd.

Sedan Nora – Karlskoga järnväg, som passerar Bofors, blifvit fullbordad har även den trafik, som från Timsälven genom Knappfors sluss fördes till Sjöändan, tagit annan väg. Kanalen underhålles dock fortfarande.

Sedan Mora – Vänerns järnväg blifvit utförd uppsamlar den all trafik, som förr begagnade sig af den af sjöar och järnvägsspår bildade trafikled från Yngen upp till Dalagränsen.

Hela denna kommunikationsled, som omfattar två kanaler med 5 slussar, som genomgick 15 sjöar och som i sig inbegrep 11 från varandra alldeles skilda järnvägssträckor, af hvilka en, nämligen den emellan Sjöändan och Kristinehamn, trafikeras med lokomotiv, har på detta sätt blifvit alldeles undanträngd av nyare och mera tidsenliga järnvägar.

Kanalerna vid Asphyttan, Bjurbäck och Knappfors äro bibehållna och underhållas, men järnvägslinjerna emellan de ofvanför belägna sjöarna äro upprifna.

Dessa jämförelsevis korta kanallinjer med små dimensioner, kräfte omlastning till järnväg för att komma till bestämmelseorten Kristinehamn, kunde helt naturligt ej täfla med de bättre belägna, långt snabbare och för hela vägen mellan bruken och hamnplatsen användbara järnvägarna”.

Ja så var då kanalleden överlåten på Garantiföreningen, som hade att taga hand om den och sätta den i stånd efter den fleråriga period, då ingen ägnat den någon som helst uppmärksamhet, än mindre någon som helst vård. Kanalleden befann sig i ett bedrövligt skick, slussportarna voro dåliga och delvis ruttna, hängde här och där snett eller endast på ett gångjärn, kunde ej stängas eller hålla tätt mot vattentrycket m.m. Det gällde att snarast taga itu med arbetet, för att skadorna ej skulle bli ännu större eller rent av en katastrof inträffa. Arbetet med reparationen sattes därför igång på hösten 1946, sedan det behövliga, mycket svåranskaffade grova och långa virket till slussportarna hunnit inköpas och levereras, varefter en del arbeten utfördes innan den stränga vintern satte i, för vilken avbrott måste göras. Tidigt på våren i år upptogs arbetena på nytt och bedrevos då i sådan takt, att det huvudsakligaste och viktigaste var utfört och färdigt ungefär i maj månad. Kostnaderna för de sålunda utförda arbetena förskotterades av Garantiföreningens fondmedel, men hava sedermera ersatts av de medel som Kungl. Järnvägsstyrelsen enligt kungabrevets bestämmelse inbetalt till Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen. Ännu återstå en del reparationsarbeten å slussarnas murverk, där tätning och fogstrykning skall utföras, återfyllning av hopsjunkna eller bortspolade fyllningar bakom slussarnas murverk ske, ävensom många justeringar, rensningar och kompletteringar här och var efter hela kanalleden utföras.

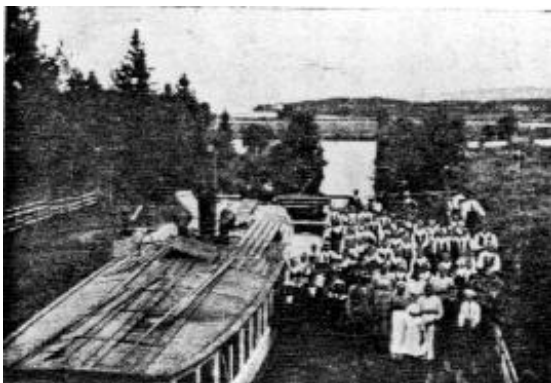
Kanalleden var i alla fall på vårsidan i sådant skick, att Garantiföreningen vågade sig på att hos Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen anmäla arbetet till besiktning, ävensom utlysa en i enkel stil hållen återinvigning av den öppnade kanalleden. Invigningen utsattes till lördagen den 5 juli i år, och förmiddagen den dagen verkställdes avsyningen av byråchefen Sven Stenberg från Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen, och på eftermiddagen samma dag skedde invigningen ute vid Bjurbäckens slussar. Vid invigningen påpekades även att kanalen just i år kunde fira 90-årsjubileum.

Och så skulle kanalen åter börja trafikeras, dock numera endast i turisthänseende. Men därav blev just ej mycket, ty endast någon kort tid efter invigningen skedde i slussen vid Asphyttan ett stort vattengenombrott, säkerligen orsakat av att slussen under den stränga vintern 1946 – 47 skadats genom tjälen. Slussen måste alltså avstängas och med den blev övre delen, alltså den gamla Filipstads Bergslags Kanal, omöjlig att trafikera. För detta reparationsarbets utförande måste sjön Aspen sänkas, och denna sjö

ligger ännu trots att slussreparationen för länge sedan är utförd och färdig, i sin sänkta nivå, beroende på att den genom torkan uppkomma vattenbristen ej medger att sjön Daglösens vatten urtappas för att fylla sjön Aspen och höja dess vattenyta. Man får endast hoppas att detta skall bli möjligt att utföra innan kanaltrafiken våren 1948 kan komma att sättas igång. Den som lever får se.

Man frågar sig nu: Varför har man nedlagt så mycket arbete och möda på bevarandet av denna kanalled? Ja, vore vore kanalen några hundra år äldre så hade detta icke behövts, ty den hade då varit skyddad genom lagen om fornminnesmärken. Men om icke intresserade och ”framsynta” personer ingripa, när det gäller yngre byggnadsverk, då skulle ju uppstå en lucka i det naturliga sambandet mellan gångna släkten och kommande. Det är visserligen sant att man kan i böcker och skrifter läsa om vad våra fäder och förfäder utträttat, men än värdefullare är det om åtminstone något kan bevaras såsom exempel på deras arbete och deras planer på hembygdens gagnande.

Vi må därför hoppas, att denna lilla kanalled genom en av Värmlands vackraste trakter för all framtid skall få förbliva ett manande minne, ja, man skulle nästan vilja och våga säga ett rörande exempel på kärlek till hembygden och därmed också vårt land.



Båt under slussning.