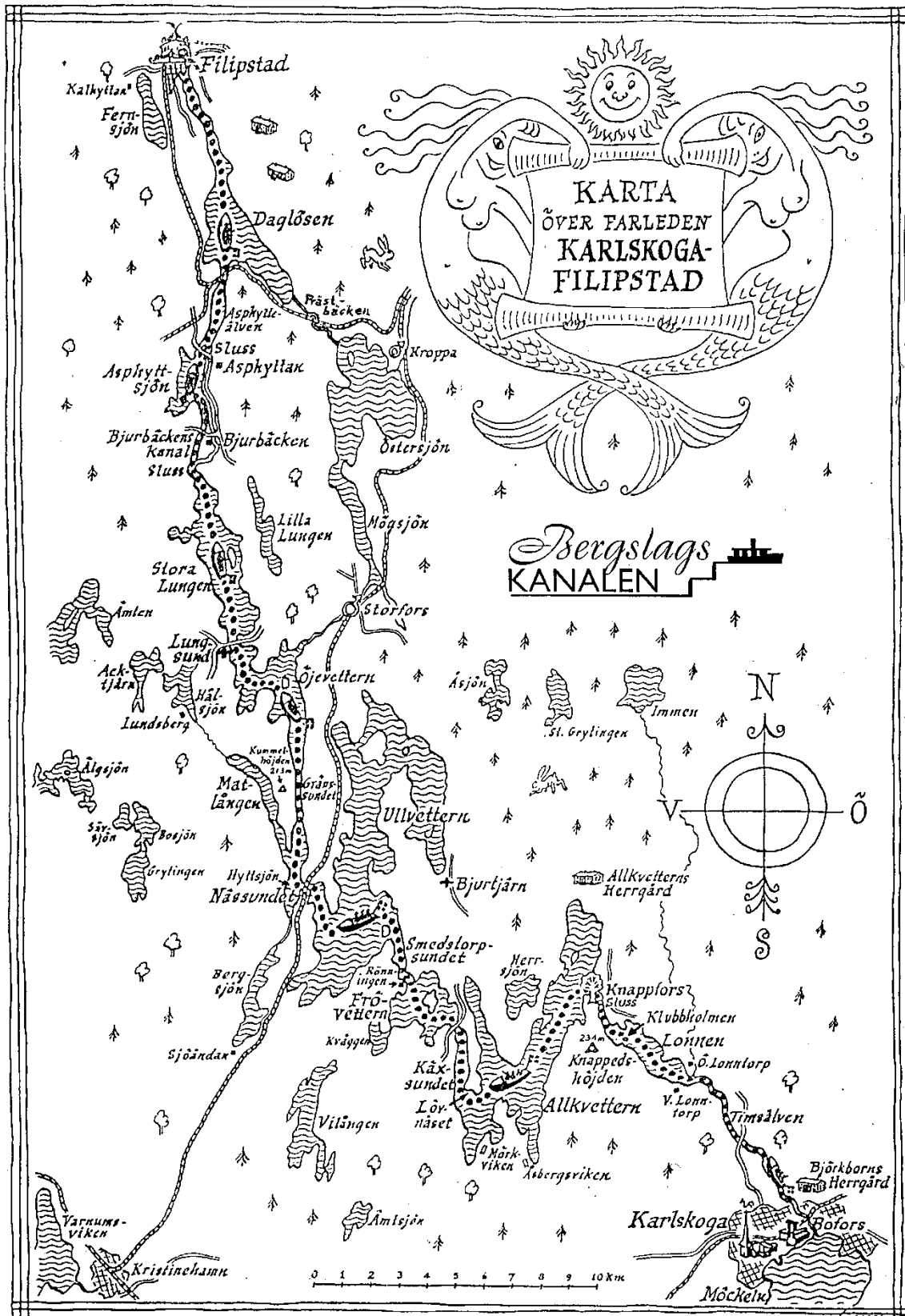


HISTORIK

Norsbäcks kanal, Bjurbäcks kanal, Asphytte kanal,
Knappfors kanal, Björkborns kanal, Prästbäcken



BERGSLAGSKANALEN kallas i dag hela det sammanhängande vattensystemet mellan Karlskoga och Filipstad som omfattar sexton sjöar, sex sund, fyra älvar, fem kanaler och sex slussar. Sjösystemet erbjuder många möjligheter till sidoutflykter och avstickare från den 65 km långa huvudleden.

Filipstads Bergslags Kanal

med kanaler och slussar vid Bjurbäcken och Asphyttan

Transporterna av de tunga produkterna från hyttor och hammarbruk i Filipstads Bergslag var förr i tiden ett besvärligt och dyrbart problem. I den mån det fanns framkomliga vägar så var de smala, krokiga och backiga med dåligt underhållna broar. Man utnyttjade i stället de vidsträckta vattenvägarna som bands samman med kortare landtransporter mellan sjöarna. De många omlastningarna tog dock tid och var en stor utgift för bruksägarna.

Redan år 1634 lät de holländska arrendatorerna av Kroppa kronobruk gräva den 1,4 km långa **Norsbäcks kanal** mellan Hyttsjön och Bergsjön, en av de äldsta kanalerna i vårt land.

Det underlättade transporten av järnet till järnvägen i utskeppningsorten Kristinehamn vid Vänern, men frakttiden mellan Filipstad och Kristinehamn kunde ändå vara flera månader.

Körningarna mellan sjöarna var en nödvändig inkomst för lantbefolkningen men de sköttes miserabelt och mängder av järn försvann under transporterna.

Vid mitten av 1800-talet byggdes hästdragna järnbanor för att underlätta transporterna mellan sjöarna och pråmarna försågs med räls på vilken vagnar kunde köras upp för att minska omlastningarna.

Tanken på att med kanaler med slussar förenkla transporterna väcktes redan på 1700-talet. De följande ethundra årens många utredningar och förslag med efterföljande protester, skrivelser och intriger är en tröttsam och föga uppbygglig läsning. Två olika transportleder från Filipstads Bergslag möttes söder om Storfors i sjön Öjevettern, en med västligt upptagningsområde och en med östligt. Att skapa samma förhållanden för alla hyttor och bruk, eller att enas om det gemensamma bästa, var nästan ogörligt. Alla satte sin egen vinning främst och allmogon var hela tiden rädd för att mista de viktiga inkomsterna av körsorna. 1775 föreslog brukspatronen i Storfors, Claes Friezky, en kanal från Sjöändan till Kristinehamn, men någon kanalförbindelse med Vänern kom aldrig till stånd.

I slutet av 1700-talet anhöll handelsmän i Filipstad om en snabb utredning av möjligheterna till en kanal vid Bjurbäcken. Man tog i stor utsträckning sina varor från Kristinehamn via Sjöändan och ansåg att körtiderna för dessa transporter nu var oacceptabla, ja rent skandalösa. Utredningen kom till stånd, men efter en mängd nya protester fick kanalfrågan vila i 25 år då ett nytt förslag utarbetades. Inte heller detta kom till utförande.

Bruksägarna i Filipstadstrakten tog nu saken i egna händer och lät 1833 Baltzar von Platens medarbetare, Johan Edström, granska och utvärdera alla tidigare förslag.

Redan efter någon månad lade han fram ett förslag där kanalen skulle få den sträckning den har i dag.

1847 kunde äntligen ett kanalaktiebolag bildas vid ett möte i Kristinehamn under ordförandeskap av bergmästare Franz von Schéele. Bolaget antog Edströms förslag. Kostnaden för kanalbygget, som beräknades till 130.000 riksdaler banco (=195.000 rdr riksmünt), skulle täckas genom att aktieägarna satsade hälften och ett statligt bidrag skulle täcka resten.

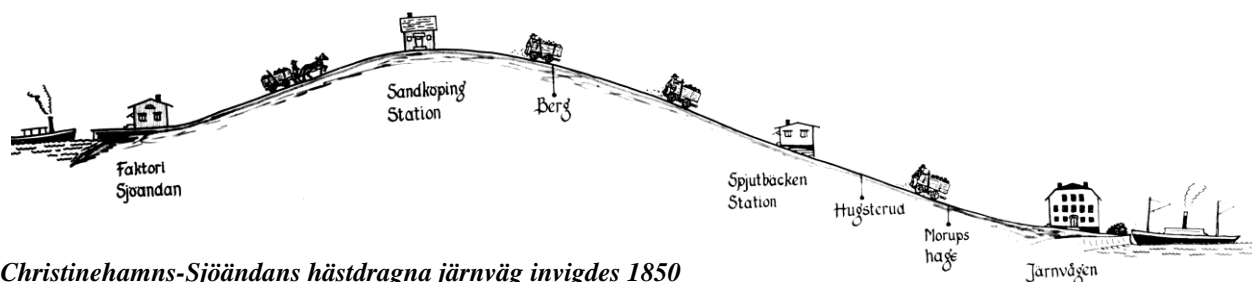
1853 kunde till slut kanalarbetena påbörjas, men genomfördes sedan raskt trots tämligen primitiva metoder och trakasserier från ägarna av Bjurbäcken och Storfors. Flera processer vanns av bolaget som hade myndigheternas helhjärtade stöd. Kanalprojektet innefattade två delar:

Asphytte kanal 275 m lång och med en 8 m djup sluss med en nivåskillnad på 5 m i ett steg.

Bjurbäcks kanal ca. tre kilometer lång med en nivåsluss vid Källsfallet som normalt står öppen till sjön Aspen i norr och vid Bjurbäcken i söder en slussstrappa med tre slussar med vardera 3,6 m nivåskillnad. Den totala nivåskillnaden i kanalsystemet är alltså ca 16 m.

Slussarna kunde ta fartyg med en längd av 20,7 m, en bredd av 3,7 m och ett djupgående på 1,2 m.

Härigenom möjliggjordes sjötransport från Filipstad till Sjöändans lastageplats i Bergsjön och därifrån vidaretransport på hästdragna rallbana till järnvägen i Kristinehamn.



Christinehamns-Sjöändans hästdragna järnväg invigdes 1850

- 1857 invigdes slussarna vid Asphyttan och Bjurbäcken och kanalen öppnades för trafik. Kostnaden för bygget blev mycket högre än beräknat (318.500 riksdaler riksmünt varav 97.500 erhöles i statsbidrag) men kanalen blev en succé. Mängder av järn fraktades till Kristinehamn och handelsvaror togs med på returreisan till Filipstad. Höjdpunkten nåddes åren 1865-75 då kanalen var en av landets mest trafikerade.
- 1872 blev kanalens rekordår. Då passerade 1.369 ångbåtar och 3.243 pråmar Bjurbäckens slussar. Daglig persontrafik bedrevs. Utflykter med någon av de 30-tal ångbåtar som fanns var mycket populärt och då särskilt att slussa vid Bjurbäcken.
- Efter 1875 förändrades emellertid förhållandena drastiskt. Inkomsten, som efter att som mest ha uppgått till 25.000 riksdaler på ett år, sjönk till 11.000 riksdaler 1876 och till endast 1.600 riksdaler året därpå. Under åren 1887-1888 låg kanaltrafiken nere, men återupptogs igen året därpå. Orsaken till denna katastrofala utveckling var tillkomsten av Östra Värmlands Järnväg 1874. Järnvägen tog över all godstrafik och merparten av persontrafiken. Järnvägsbolaget, som nu blivit ägare till kanalen, skulle ansvara för kanalens underhåll. Men det blev naturligtvis minsta möjliga. Regelbunden persontrafik på kanalen fortsatte emellertid långt in på 1900-talet.
- 1917 blev Statens Järnvägar ägare till kanalen och fick då även överta ansvaret för underhållet av den.
- 1919 begärde Järnvägsstyrelsen att få lägga ned kanalleden som länge drivits med förlust. Begäran upprepades 1925 men avlogs båda gångerna.
- 1936 lyckades Järnvägsstyrelsen till slut få kanalen avlyst som allmän farled. Väg- och Vatten-byggnadsstyrelsen förordade dock kanalens bevarande som kulturminnesmärke.
- 1939 bildades därför garantiföreningen Filipstads Bergslags Kanal för att försöka bevara kanalen. Man kunde dock inte avstyra att de öppningsbara järnvägsbroarna vid Nässundet och Daglösen byggdes om till fasta broar i början på 1940-talet och till slut fick Järnvägsstyrelsen också tillstånd att rasera kanalaneläggningarna, vilka då var i ett bedrövt skick.
- 1945 lyckades dock Föreningen Filipstads Bergslags Kanal u.p.a. få ett avtal med staten. Dispositionsrätten till kanalen uppläts till föreningen mot att denna iståndsätte och underhöll kanalen.
- 1947 90 år efter tillkomsten kunde så kanalen efter omfattande reparationer återinvigas. Efter kort tid blev det dock ett stort vattengenombrott vid Asphyttans sluss vilket försenade båttrafiken ytterligare ett år.
- 1950 -talet flottade man timmer på kanalen. Fram till 1960 gick ca 500 timmerbuntar årligen genom slussarna.
- 1970 byggdes nya slussportar vid Bjurbäcken och Asphyttan. Av kostnadsskäl tillverkades de av stål.
- 1971 sålde staten (Sjöfartsverket) kanalaneläggningarna vid Asphyttan och Bjurbäcken till Kanalföreningen. Filipstads, Storfors och Karlskoga kommuner förband sig att ekonomiskt stödjade Kanalföreningen och fick representation i föreningens styrelse. När dessa krav, som ställts av Naturvårdsverket, uppfyllts erhöil Kanalföreningen tio gånger köpesumman i bidrag från verket för upprustning av kanalen.
- 1984 bekostade Riksantikvarieämbetet en genomgripande upprustning av såväl kanalaneläggningarna som den kulturhistoriskt värdefulla slussvaktarstugan vid Bjurbäcken.
- 1989-1990 elektrifierades slussportarna vid Bjurbäcken och Asphyttan.
- 1993 renoverades slussportarna vid Källsfallet vilka fortfarande är handdrivna träportar.

Kanalen med sina slussar lever kvar som turistattraktion och kulturminnesmärke. Den är en av den mellansvenska bergslagsbygdens bäst bevarade transportleder för malm, tackjärn, smide och personbefordran och är klassad som ett område av riksintresse för kulturminnesvården.



Bjurbäckens slussar



i bakgrunden slussvaktarstugan

Knappfors kanal och sluss

För Bofors och andra bruk i Karlskoga och Nora Bergslag gällde det att ta sig förbi Knappforsens vilda strömmar för att sjövägen transportera sina produkter västerut till Kristinehamn via Sjöändans lastageplats. På uppdrag av Kongl Strömmrensningsskommissionen föreslogs därför byggandet av en sluss vid Knappfors och en järnbana mellan Sjöändan och Kristinehamn.

1850 erhöll Knappfors Sluss Actie Bolag 6.000 riksdaler till slussbygget från Handels- och Sjöfartsfonden och arbetet igångsattes. Utgrävningen blev dock besvärligare än beräknat och man måste förse slussen med tråbotten vilket ytterligare fördyrade projektet. Våldsamma regn försvårade arbetet och när det var klart 1852 var slutkostnaden 51.000 riksdaler i stället för de kalkylerade 12.000.

Även sedan järnvägarna tillkommit bibehöll slussen en viss lokal betydelse. Under första världskriget fick trafiken en ny blomstringstid med alla ved- och virkestransporter under avspärrningens tid.

Knappfors kanal och sluss ägs och drivs i dag av Karlskoga kommun.

Björkborns kanal

I J H af Geijerstams akademiska avhandling 1780 "Angelägenheten af en Canal för Philipstad och kringliggande bergslag" fanns tankar på en kanalisering till Vänern via Timsälven-Bofors-Degerfors-Gullspång vilka dock inte vann något gehör. Men Björkborn fick en kanal byggd 1872-74 med förbindelse till Timsälven. Den kom dock till ringa användning då ett järnvägsstickspår byggdes från Bofors station till faktoriet vid Björkborn. Björkborns kanal underhålls inte längre och är inte farbar med båt utan finns bara som en påminnelse om tidens snabba svängningar.

Prästbäcken

Bland de kanalförslag som presenterades men inte genomfördes fanns också ett förslag från 1797 om en vattenväg mellan sjöarna Daglösen och Östersjön. Men 1906 grävde och sprängde Storfors Bruk av vattenregleringsskål Prästbäcken mellan sjöarna och därmed öppnades en idyllisk, men smal och krokig farbar vattenväg utan slussar mellan Filipstad och den östra delen av Storfors.



Föreningen Filipstads Bergslags Kanal u.p.a.

- äger och förvaltar kanalerna vid Bjurbäcken och Asphyttan med därtill hörande slussar, byggnader och mark
- driver anläggningarna som turist-trafikled
- verkar i övrigt för upprätthållande av båttrafiken på sjösystemet Filipstad - Karlskoga ("Bergslagskanalen")

Telefon: Kanalstugan Bjurbäcken 072-5463026
Slussvakten Bjurbäcken 073-9573975

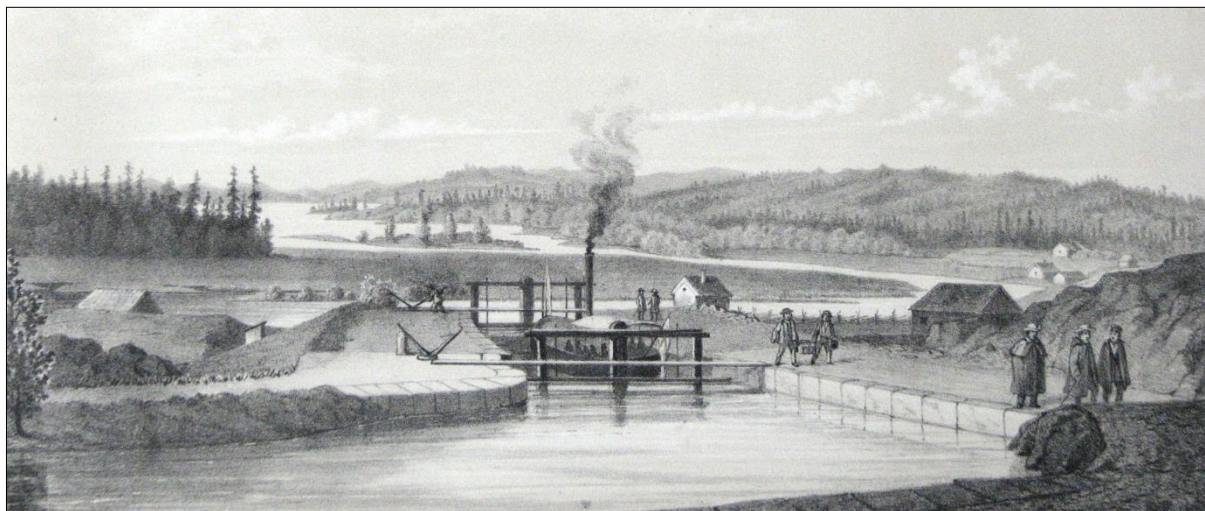
E-post: slussarna@bergslagskanal.se

Hemsida: www.bjurbäckensslussar.se
www.bergslagskanal.se

Slussarna vid Bjurbäcken och Asphyttan är öppna för båttrafik från slutet av maj tom september.

Slusscafé och underhållning vid slussvaktarstugan vid Bjurbäckens slussar under sommaren.

Information om öppettider, arrangemang mm vid slussarna finns på www.bjurbäckensslussar.se



"Sluss vid Bjurbäcken" litografi av J. H. Strömer i Franz von Schéeles och Uno Troilis planschverk "Wermland i teckningar" (1858 - 1867)