

Skilsmässodike eller frälsare för kvarnägare?

Om man säger skilsmässodike till båtfolk så förstår de direkt vad som avses, en sluss. Denna sluss kommer visa sig vara så besvärlig och leda till så mycket irritation och bråk att äktenskapet mer eller mindre tar slut där och då. Under en tid i mitt liv var jag ofta och badade vid Bergs slussar i Göta kanal i Östergötland. Det gick inte att undgå den förtäckta stress och panikartade blickar som en del av de båtburna uppvisade vid

”angöringen” till slussarna. Bergs slussar består av 7 sammankopplade slussar där båtarna lyfts eller sänks hela 18,8 meter och det är ett skådespel som genererar stora skaror besökande åskådare och det är lätt att förstå oron för de ovana. Även om jag själv inte trodde på slussen som skilsmässodike så kände jag mig i alla fall lite nervös inför tanken på vad som komma skulle. Först tänkte jag dock reda ut det här med



Slusspremiär vid Åttans sluss

slussar och kvarnägare. I antiken var sjötransporter dominerande, men det var inte alltid att båtarna kunde ta sig fram varhelst de önskade. Många floder var t.ex. för grunda för transporter annat än med mycket små båtar. Så småningom

utvecklades en metod med fördämningar på floderna för att skapa ett bredare vattendrag med förhoppningsvis större djup i mittfäran. Fördämningarna upprepades längs floden tills hela floden var segelbar. Ett problem kvarstod dock,

vid varje fördämning blev det stopp. Om avståndet mellan fördämningarna var ringa eller om de totalt sett var många, var litet vunnet. En grov och enkel teknik för att övervinna detta vara att tillfälligt öppna dammen inom ett begränsat område och släppa igenom båten nedströms med spillvattnet. Samtidigt kunde man med rep försöka dra båtar uppströms. I dag skulle vi skämtsamt kunna kalla denna lösning för quick-and-dirty (ung. snabb och klumpig). Icke desto mindre var tekniken vanlig i Kina och på många andra ställen i världen under lång tid.

Att denna teknik har nackdelar är uppenbar. Det var vanligt att båtar kappsejades och sjönk i vattenflödet. Det som skulle visa sig vara det allvarligaste problemet var dock de kvarnägare som var beroende av en jämn nivå på floden för vattendriva kvarnar. När nivån på floden sjönk vid öppnandet av fördämningarna stod de vattenverk som låg uppströms utan vatten. I vissa fall kunde lokalt starka kvarnägare helt enkelt stänga flodtrafiken periodvis för att säkerställa vattenkraften. Konflikten med kvarnägare var en stark pådrivande faktor i utvecklandet av en sluss. I stort sett används samma typ av sluss fortfarande idag, två par av portar åtskiljs av en slussbassäng. Det är möjligt att till och med Romarna kände till slusstekniken men helt klart är att tekniken var känd i det medeltida Europa och i Kina vid samma tid. Den största slussen i världen är Berendrecht och finns i Antwerpen. Slussen är 500x68 m och har en lyfthöjd på 13,5 m. Den största lyfthöjden finns dock i floden Irtysh i Kasakstan, 42 m.

Med detta i bakhuvudet kändes en

total lyfthöjd på 22,5 m, fördelat på 9 slussar, som beskedlig. Icke desto mindre skulle dessa 9 slussar besegras av nybörjare på slussning, dessutom med en ny oprövad båt. Slussarna i detta fall befann sig i Hjälmare kanal och den nyköpta båten befann sig i Hjälmare. Planen var i det övergripande enkel, hämta båt, besegra slussar, lägga till på Långholmen. En snabb genomläsning på Hjälmare kanals hemsida gav två tips. För det första, se till att ha långa tampar. För det andra, säg till slussvakten att du är nybörjare så kan han hjälpa dig. Det ena tipset visade sig avgörande, det andra värdelöst.

Hjälmare ligger högre än Mälaren så vi skulle slussa nedströms mitt i sommaren. Två bra saker så säljaren av båten. Nedströms ger lugnare vatten i slussbassängen än uppströms. Om våren kan vattnet i Arbogaån vara ganska strömt och i kombination med hinder såsom öppningsbara broar och 6hk utombordare kan detta vara en utmaning nedströms. Vetskapen om att det kunde vara värre kändes lite tryggare i alla fall.

Så bar det äntligen av en dag sent i juli. Hjälmare som seglingsobjekt var tämligen ointressant tyckte vi men å andra sidan hade vi ett fast mål, att komma hem till Långholmen på 3 dagar. Följaktligen hissade vi inte ens segel i den mycket lätta brisen utan tog kurs på Notholmen i marschfart 5 knop. Första slussen stod öppen, lika mycket besvikelse som lättnad. Nästa hinder, en öppningsbar bro passerades galant. Kanalen är smal och vindlar sig fram och stundtals var sikten inte längre än några båtlängder. Max vattendjup är 1,95 m så det föranledde inte några utflykter från mittfäran annat än vid möte då vi gjorde

minimala avvikelser. Skilsmässodike i sikte ropade hustrun plötsligt! Åttans sluss låg framför oss med en fallhöjd på 2,5 m. Kan tyckas fjuttigt men vi kände definitivt av nervositeten. Det är givetvis en fördel att få slussa under så bra förutsättningar som möjligt första gången och en liten sluss på 2,5 m kändes som en lagom utmaning. En annan bar och självklar förutsättning är att ha långa tampar, vi pratar ankarlängder nu. Nej inte riktigt kanske, men vetskapen att tampen inte kommer ta slut när båten sakta men oåterkalleligt börjar sänkas kan inte överskattas. Vi hade två stycken tampar på 25 m samt 5 fendrar och det skulle jag säga är minimum om man ska ut på okända slussar. Några handfasta tips och råd fick vi inte slussvakten. Den sommarvikarie som skötte slussen såg mest oförstående ut, precis som vi frågat råd om det mest självklara i världen. Det kanske det var också, för slussningarna gick utan några som helst missöden. En person i fören och en i aktern och så släppte vi efter på tamparna vartefter vi sänktes ned. Det var inte speciellt strömt och det räckte med att stundtals ge båten en knuff med foten för att bära av mot kajen. Huruvida

det skulle var mer ström åt andra hållet samt kämpigare att bära av vet jag inte. Möjligtvis kan det vara så. Däremot var det fortfarande lite strömt och oroligt i bassängen efter att portarna öppnats. Den lilla utombordaren kändes som en elvisp i detta sammanhang och det blev dessutom lite svårmanövrerat och bökiigt när alla de andra motorbåtarna skulle ut på en gång. Efter att slussarna besegrats väntade en välförtjänt natts vila i Kungsör och dagen därpå Mälaren. Hjälmare Kanal är mycket vacker och det finns några fina tilläggningsplatser längs kanalen. Tyvärr var det inget vi hade tid att undersöka noggrannare, men det är inte uteslutet att vi en gång återvänder. Hjälmare kanal är ett komprimerat och närmare alternativ till Göta kanal för den som vill utforska kanalslussning med vacker natur. Möjligtvis var slussen en frälsare för kvarnägarna när det begav sig, men på längre sikt hade utvecklingen lett fram till slussen utan deras pådrivning. Myten om slussen som skilsmässodike avfärdade vi glatt när vi styrde ut i Arbogaån.

Johan Tinelius

