

Nyköpings kanal - en dröm som inte blev verklighet

Ville Koch nov 2016

En uppskattad attraktion i vår hembygd är Ångslupen Munter, som med utgångspunkt från Vrena gör populära turer i de vackra farvattnen Hallbosjön, Skraddartorpsån, Mäskaren och Yngaren. Munter, som byggdes 1879 har en intressant historia, och svarade tillsammans med ångslupen Yngaren för omfattande gods- och persontrafik på de här sjöarna i början på 1900-talet fram till tiden efter första världskriget.



Ångslupen Munter i Skraddartorpsån (Foto: Ville Koch)

Som besättningsman på Ångslupen Munter är det roligt att få visa sjösystemet för intresserade passagerare och påminna om vilken betydelse det en gång har haft för transporter och kommunikation i vår bygd.

Drömmar om sammanbindande kanalsystem

Samtidigt är det roligt att berätta om storslagna planer som en gång fanns att knyta samman ännu flera sjöar till ett sammanhängande kanalsystem från Båven och Yngaren via Nyköpingsån ut till Östersjön. Svårigheten var förstas att skapa farbara förbindelser mellan sjöarna och göra Nyköpingsån segelbar ända ut till havet. Höjdskillnader och grunda passager i sjöar och åar skulle kräva väldiga resurser och arbetsinsatser. Stora ekonomiska intressen hos godsägare, skogsföretag m.fl. drev på flera utredningar och byggprojekt och många ansträngningar att förverkliga idéerna har gjordes under årens lopp.

Redan hertig Carl, som drev på den industriella utvecklingen i Sörmland, uppmuntrade arbetet med att förbättra framkomligheten i Nyköpingsån närmast Nyköping, men han fick inte uppleva när den första slussen vid

Harg invigdes 1626. Även om byggplanerna därefter uppmuntrades av Gustaf II Adolf hände inte mycket förrän i början av 1800-talet då Hushållningssällskapet och markägare runt Yngaren samlades kring ett nytt förslag att skapa vattenväg ut till Östersjön. Under hela 1800-talet diskuterades olika lösningar, men man lyckades aldrig få tillräckligt stöd för att finansiera de allt djärvare planerna.

En kraftsamling för sjötrafiken i Sörmland

Trots den framväxande bilismen gjordes efter första världskriget en sista kraftsamling under projektnamnet Nyköpings kanal. Vid ett stormöte i Husby hösten 1926 under ledning av landshövding Peyron, presenterades och avhandlades ett förslag till kanalbygge, som vi idag kan läsa om i detalj. Det var ett storslaget byggprojekt, som skulle förändra livet radikalt för boende runt sjöarna i vår hembygd. När vi idag åker mellan sjöarna i bil eller tar oss fram utmed de fina kanotlederna kan det vara roligt att veta vad som en gång planerats. Följ med på en fantasiresa, som bygger på fakta i den utredning som dock lades till handlingarna sedan man insett att resurser ej fanns att förverkliga det hela.

En båtresa i fantasin på Nyköpings kanal

Låt oss ändå föreställa oss att kanalbygget blev verklighet. Följ med på en fantasiresa på Nyköpingskanal! Vi tänker oss en båtresa från Stjärnhov vid sjön Naten (22 m ö h) via Sörmlands sjöar till Östersjön. Med på båten har vi förutom några passagerare även gods, som ska till Nyköping. Det är spannmål, trävaror och ett antal grisar och höns.

Från sjön Naten färdas vi genom Natån, som rätats ut och muddrats och vi kommer snart ut i Båven. Här ser vi mängder av timmer som flottas ned till sågverken längre ned utmed kanalsystemet.

På den fortsatta resan söderut passerar vi sedan vår första sluss vid Sibro. Slussen har här en fallhöjd på 1,3 meter. Därefter är vi ute på Lidsjön, och fortsätter sedan via Husbyån mot Långhalsen. Husbyån är ganska trång och kapten berättar att man faktisk planerar att gräva kanal mellan Lidsjön och Långhalsen där landtungan är som smalast vid Råby. Men nu går färden via Husbyån mot Torpfjärden i Långhalsen. Vid Vad, där Husbyån rinner ut i Långhalsen, kommenderar kapten stopp i maskin, för här passerar vi resans andra sluss med fallhöjd på 1,6 m.

Nu är vi ute på Långhalsen och resan går genom ett par muddrade leder. Vi ser att några broar har fått byggas om och höjas. Vid Vrena hör vi ångvisslan och vi slår följe med ångslupen Munter, som ångat från Vik, Björkvik och Åkerö över Yngaren och sedan via sjön Mäskaren och Skräddartorpsån till Hallbosjön. Att därefter glida ut i Långhalsen genom

Vrenaån är enkelt för Munter sedan ån efter muddring blivit farbar, och vattennivån mellan Hallbosjön och Långhalsen jämnats ut.

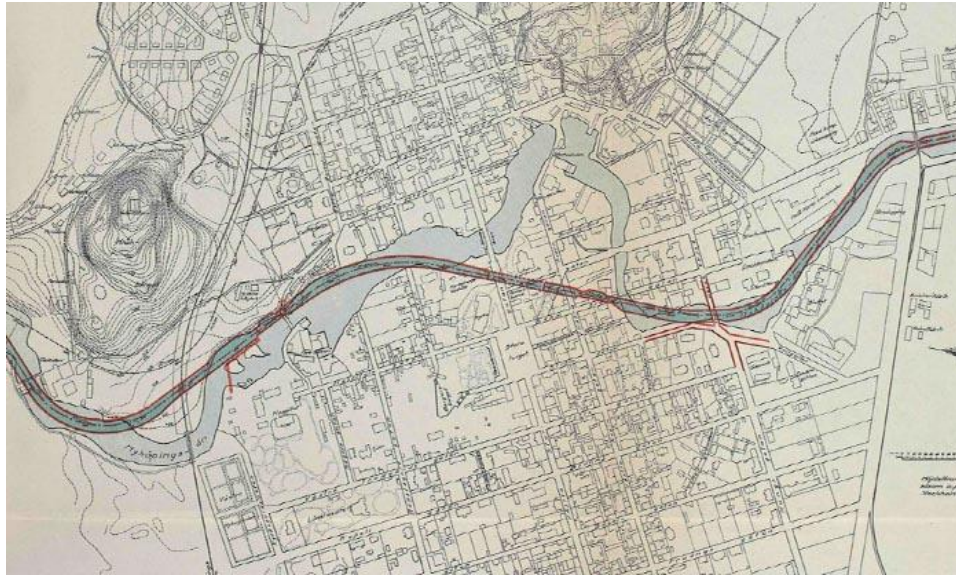


*Ångslupen Munter lämnar Yngaren genom den trånga passagen Spaljen och ångar in i Skräddartorpsån på väg mot Vrena. (Åkerö i bakgrunden)
(Foto: Ville Koch)*

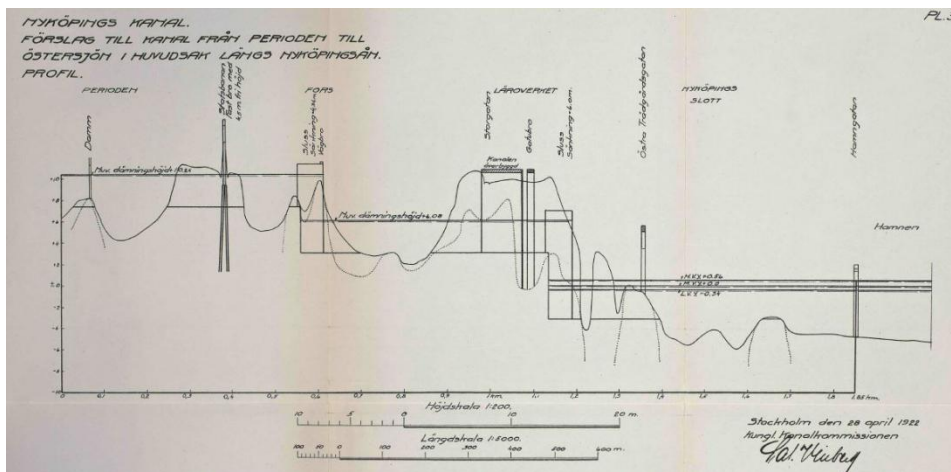
Munter har visserligen gått genom Skräddartorpsån, men det planeras en grävd kanal mellan Yngaren och Hallbosjön vid någon av de låglänta smala landtungorna mellan sjöarna. Mellan Halla kyrka och Glasberget är det smalt och låglänt. Eller kanske vid Harhålet? Planerna är inte konkreta.

Vi fortsätter vår färd mot Nyköping. Väl ute på Långhalsen far vi under Täckhammars bro ned genom Nyköpingsån mot Kristineholm där nästa sluss sänker oss ytterligare 1,9 m. På väg mot Nyköping passerar vi snart Harg genom en sluss med fallhöjd på 6,1 m. Det är den högsta slussen på resan. Vi närmar oss Nyköping där nästa sluss vid Forsen sänker oss ytterligare 5,2 m. Här inne i Nyköping, där ån slingrar sig kring berghällar

och bruksmiljöer, är den planerade kanalen utträtad och vi finner sista slussen där vi idag är vana att passera över ån på Behmbrogatan. Denna sista sluss sänker oss slutligen 5,7 meter till havets nivå, och vi fortsätter förbi Nyköpingshus genom hamnen ut i havet. Den totala nivåskillnaden från Naten är cirka 22 meter.



Kanalens sträckning genom Nyköping är "rakare" än ån. De två slussarna är markerade vid Forsen och vid Behmbron (Karta ur SOU 1922:24)



Profil av stadens slussar och djup från Perioden till Östersjön (från SOU 1922:24)

Vi har i fantasin färdats cirka sju mil på vattnet och passerat sex stycken slussar, samtliga 32 meter långa och 6 meter breda och med ett djup på över 2 meter. Vår farkost har alltså kunnat vara ansenligt stor med möjlighet att frakta stora mängder gods.

Var finns fakta om Nyköpings kanal?

Den som är road av historien om Nyköpings kanal hittar verkligt underhållande läsning i Kungliga kanalkommissionens yttrande över av landshövdingen L Reuterskiölds och kanslirådet Hugo Tigerschiölds begäran om medel för att bygga kanalen. SOU 1922:24 rörande Nyköpings kanal, avgiven den 30 juni 1922, Till KONUNGEN.

Ladda ned dokumentet om [Nyköpings kanal \(pdf, 33MB\)](#)

Obs! Dokumentet laddas ned till din dator.

Dokumentet är stort. Undvik att ladda ned i mobilen.

Dokumentet innehåller både argument och detaljerade beskrivningar om hur muddring av åar och anläggning av slussar ska göras och om hur väg- och järnvägsbroar måste byggas om och höjas i anslutning till kanalbygget. Dessutom beskrivs hur nivåerna i de olika vattnen ska balanseras och mått på djup och bredd på slussar och kajer. Omfattande beräkningar, av kostnader och möjliga intäkter baseras på tänkbar lasttrafik över kanalen, hör också till den intressanta läsningen. Slutligen presenteras några kartor och ritningar som illustrerar delar av bygget.



Mera läsning

Om planerna för kanalsystemet i Sörmland finns också underhållande läsning i Claes Carnecks bok "Runt Harhålet", sid 38-39 (finns att köpa hos Claes) och i Leif Jacobssons bok "Här var det" (om händelser, platser och personer i Sörmland del 2), som också innehåller många trevliga historiska berättelser om tilldragelser i Södermanland. (Finns på stadsbiblioteket)