

SICKLA SLUSS

– räddad i tolfte timmen

Laina Rosberg och Kaj Nyman

Egentligen skulle övre slussporten ha varit igen-gjuten och slussgraven fylld med sprängsten. Så ville Stockholms hamn att sagan om farleden mellan Nacka och Stockholm skulle sluta. Men entusiaster bland de boende runt Järsla- och Sicklasjöarna ville annorlunda.

Och de har sett till att slussen finns kvar, fungerar och används.

HAMMARBY SJÖ HÖJS

”Sagan” började för snart 450 år sedan. Då regerade Gustav Vasa i Sverige. Vid den tiden låg Hammarby sjö någon meter under Järsla- och Sicklasjöarnas yta. Vid utloppet i Saltsjön var fallhöjden 2 – 3 meter. Fallet utnyttjades till att driva bland annat en mjölkvarn. För att öka effektiviteten hos kvarnen beslutade Gustav Vasa att vattenståndet i Hammarby sjö skulle höjas. Nivåskillnaden mellan de olika sjöarna försvann. Det gick att segla från Södermalm i Stockholm ut till Sickla- och Järslasjöarna.

Det här berättar Gunnar Ahlberg i sin artikel om Nackas kvarnar i Nackaboken 1970. I samma artikel berättar han också att det nyskapade sjösystemet också kom till användning som transportled. Vid den mycket användbara och flitigt utnyttjade Nacka ström fanns till och från bland andra vattendrivna fabriker och verkstäder också

mjölkvarnar. Säden fraktades dit och mjölet därifrån över Järslasjön, Sicklasjön och Hammarby sjö till Söder i Stockholm. På ett år i mitten av 1700-talet var det uppemot 100 000 kilo spannmål som på det sättet fördes över de tre sjöarna.

HAMMARBY SJÖ SÄNKES

Under senare tid var kanske nöjestrifiken den trafikgren som tog överhanden. Det kan man åtminstone läsa sig till i Nackaboken 1973, där Arne Sundström beskriver ångslupstrifiken från Stockholm till Nackanäs och Järslasjön från mitten av 1800-talet och fram till tiden för Hammarbyledens tillkomst och den därav följande sänkningen av Hammarby sjö. Visserligen var nedläggningen av trafiken med ångslupen Nackanäs år 1913 orsakad av att Nackanäs värdshus fick sina spriträttigheter indragna, men Stockholms stadsfullmäktiges beslut året därpå, att förverkliga planerna på Hammarbyleden, gjorde utsikterna till fortsatt trafik för ”Nackanäs” obefintliga.

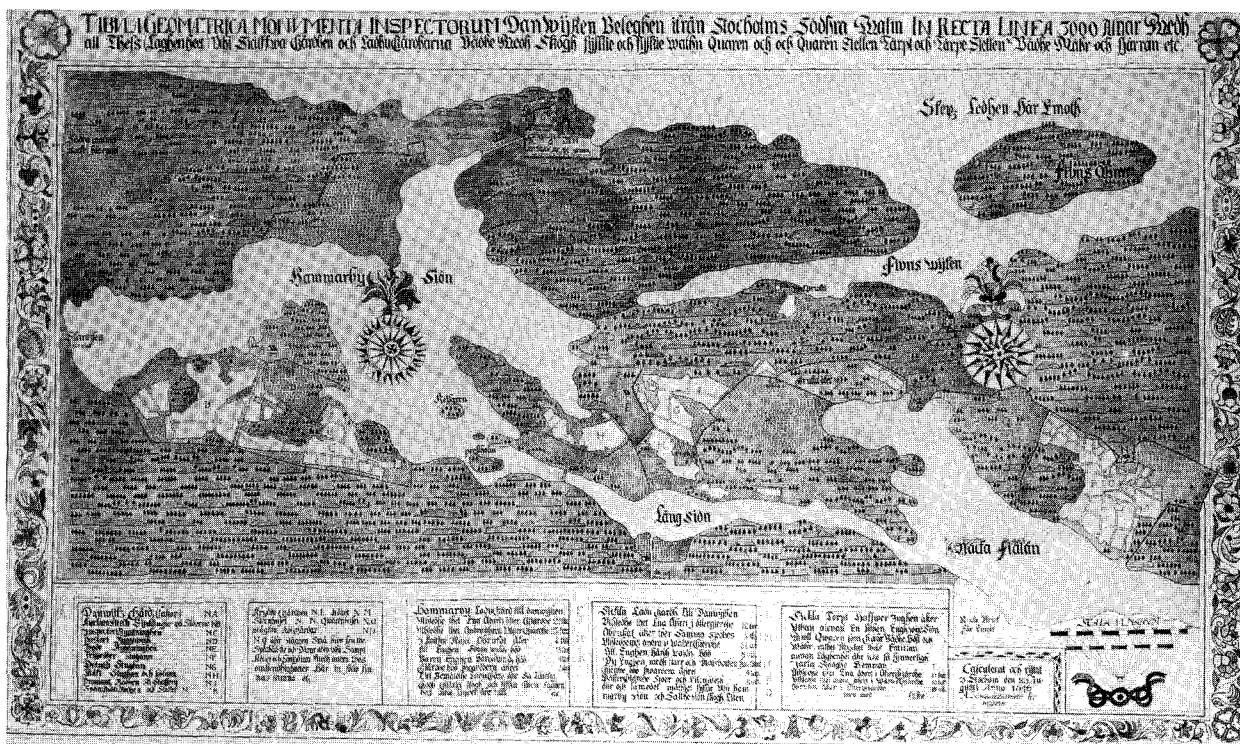
Från Stockholms sida fanns inga planer på att bibehålla farleden. I den sista av många utredningar om byggandet av Hammarbyleden, daterad den 2 december 1913, konstaterar man först att ”den dammbyggnad, som skall avstänga Hammarbysjön från småsjöarna (dvs Sickla- och Järslasjöarna), bör förläggas i Sicklasundet . . . emedan

därigenom minsta antalet strandägare beröres av företaget.” Men man nämner även Nackanäs som en lämplig plats för en damm – om intresse finns hos berörda strandägare.

I utredningen nämner man visserligen att en sluss också skulle kunna anläggas. ”Men naturligtvis förutsattes som oeftergivligt villkor för en sådan slussbyggnad, att de av densamma intresserade betala *hela* kostnaden därför.”

Sedan kommer ett litet tillägg:

”Slutligen torde böra anmärkas, att allmän farled synes förekomma i Hammarbysjön och Långsjön (dvs Sicklasjön). Bibehållandet av denna farled, som tyckes trafikerats av en enda liten ångslup, torde icke kunna anses vara av sådan vikt för det allmänna, att icke tillstånd till dess avstängande i samband med Hammarbyledens utförande borde kunna utverkas.



Karta över Hammarby sjö och Långsjön (Sicklasjön) ritad 1648. Foto Kulturnämndens arkiv

Såvitt det är möjligt att förutse, böra sålunda inga alltför stora svårigheter möta varken för förvärvandet av för Hammarbyledens utförande erforderlig mark eller för överenskommelser på grund av bestående vattenrättsförhållanden.”

(Bihang 1913:220A till stadsfullmäktiges handlingar i Stockholm)

Så lätt gick det emellertid inte. Visserligen fick staden tillstånd att bygga Hammarbyleden, men ett av villkoren var att farleden genom Sicklasundet bibehölls. Och efter rättegång tvingades Stockholm också att bygga slussen, som stod klar 1931. Då hade farleden varit avstängd i tretton år, eftersom sänkningen av Hammarby sjö inleddes 1918.

MELLAN SALTSJÖN OCH MÄLAREN

Men det fanns de som förespråkade andra lösningar på frågan om förbindelsen mellan Mälaren och Saltsjön, som ju hela diskussionen om Hammarbyleden ursprungligen emanerade ur. Per Anders Fogelström citerar i ”Söder om tullen” ur friherre Carl Leuhusens ”Tankar om de rätta och sannskyldiga medel till Sveriges välmåga”, en liten skrift utgiven 1761:

”En slussfart kunde lätteligen öppnas vid Kolbottensjön ifrån Saltsjön genom Järla-, Nacka- och Hammarbysjöarna till Södermalm, vilket vore en stor genväg för skärgårdsallmogen och mycket vighet för den delen av Södermalms inbyggare, som bo på den trakten och mest består av bryggare, bagare etc och vilka nu måste släpa med hästar hö, spannmål m m genom gatorna ifrån Skeppsbro sidan. Vid Skanstull vore med ringa kostnad snart gjord en öppning från Hammarbysjön in i Hornsviken av Mälaren och ägde

hela Södermalm således just runt omkring sig sen sjöfart till största bekvämlighet.”

Carl Leuhusen hade en efterföljare i väg- och vattenbyggnadsingenjören, stadsfullmäktigeledamoten m m i Stockholm Gustaf Nerman. Han ivrade för samma lösning i en pamflett, utgiven 1896, med titeln ”Södermalm och ny farled genom Hammarbysjön emellan Saltsjön och Mälaren”. Mycket mångordigt och med många utvikningar pläderade han för en sänkning av Hammarby sjö – liksom av Järla- och Sicklasjöarna – inte till Saltsjöns, men väl till Mälarens nivå. Som en mäktig flod skulle farleden utan någon sluss dras från Skanstull till Duvnäs. Sträckan var 7 500 meter, nivåskillnaden inte mer än en och en kvarts meter, ”lutningen” alltså mindre än två tiondels promille. Utmed stränderna kunde anläggas de kajanläggningar Stockholms stadsfullmäktige tänkte sig vid Hammarby sjös sänkta stränder.

Om idén var orealistisk, eller om ett genomförande hindrades av att det mesta av hamnanläggningarna då skulle hamna utanför Stockholms hank och stör, tors vi inte ha någon mening om. Ett är i alla fall säkert: Nacka skulle sett mycket annorlunda ut om Nermans och Leuhusens idé förverkligats – och det hade inte funnits någon Sickla sluss att bevara. . .

Nå, de Leuhusen-Nermanska idéerna vann inget gehör. Hammarbyleden byggdes och så också Sickla sluss.

SLUSS FÖR FRITIDSBÅTAR

På en punkt hade utredarna 1913 rätt: Slussen och farleden genom den kom att få ringa betydelse för den kommersiella sjöfarten. Av handlingar i



Sicklaslussen med slussvaktarbostaden 1931. Foto Stockholms hamn

Stockholms hamns arkiv framgår, att några fartyg över 10 ton inte passerade slussen efter år 1934 (då hade den funnits till i tre år). Resten av 1930-talet slussades pråmar in i och ut ur Järsla/Sicklasjön (det framgår inte vad de trafikerade och vad de var lastade med). Men i och med krigsutbrottet tycks också den sortens kommersiell trafik ha upphört. Bortsett från ett hundratal slussningar åren 1941 och 1942 med material till ett ledningsarbete vid

Sickla, var slussen från och med 1940-talet fritidsbåttrafikens.

Men för fritidsbåtarna var slussen viktig. Tack vare den var de båda sjöarna en del av Stockholms skärgård. Tack vare den kunde båtklubben vid Sickla strand anläggas och fortleva ända till 1980. Båtclubbens medlemmar var naturligtvis inte glada åt stängningen av slussen, som beslutades år 1978. I ett brev till kommunstyrelsen år 1979 –

året efter avlysningen, således – beskriver de den betydelse deras båtklubb hade:

”Vi tycker att vår båtanläggning under sina 40 år utvecklats till en utomordentligt trivsamt anläggning. Vi har gjort i ordning två grusplaner och en brygga som under vår, sommar och höst är en stor tillgång för dem som bor runt Sickla strand. Där finns jollesegling, kanotverksamhet, bygglekplats, modellbåtsverksamhet; det är ett fint område för barn att fiska, leka i och bygga flottar, och för vuxnas promenader och picknickar.

Vid vårustningen och naturligtvis främst vid uppdragning och sjösättning, röner vi ett livligt intresse från de kringboende och deras barn.

Vi vill trots detta (slussens stängning) ha möjlighet att få vara kvar med vår verksamhet här. Vi trivs så bra och har ordnat det så trevligt här, att vi har mycket svårt att tänka oss en lika trevlig ersättningsplats inom acceptabelt avstånd. Dessutom tycker vi vår verksamhet här är av stort socialt värde och en fin tillgång för området och dess befolkning.”

Båtklubben fick ändå ge upp sin vinteruppläggningsplats och båtägarna har fått bryggplatser i Saltsjön. Men det är en annan historia.

Båtklubben skriver att verksamheten var av stort socialt värde. I den sociala gemenskapen tycks också slussvakterna vid Sickla sluss ha ingått.

SLUSSVAKTERNA

Slussen sköttes alltså av en slussvakt, som bodde i en liten stuga om två rum och kök på södra sidan av slussen. Stugan finns kvar och bebos nu av en fd telefonist vid Stockholms hamn.

Rätten att bo gratis i stugan – med värme och lyse – var den enda förmån slussvakten kunde räkna med. Åtminstone tre av slussvakterna tycks

också ha rekryterats bland dem som lämnat hamnen som pensionärer.

Under slussvaktarernas 40 år (från 1970 sköttes slussningen av tillresande slussvaktare vid slussen vid Skanstull) var fem slussvaktare (eller rättare: slussvaktarfamiljer) engagerade. Av dem är såvitt oss bekant bara den sista slussvakten och hans hustru i livet – de skilde sig från sina föregångare genom att få jobbet i unga år. Vi ska strax låta Bernhard och Eijvor Öjebro komma till tals. Först bara några ord om de tidigare slussvakterna.

Den första hette Karl Axel Josef Sjöberg. Han var född år 1867 och sedan 1901 anställd som hamnförman vid Stockholms hamn. När han gick i pension vid årsskiftet 1929/30 fick han tjänsten som slussvakt vid Sickla sluss.

K A Sjöberg efterträddes 1939 av bagaren Gustav Harry Andersson. Han upprätthöll sysslan under hela 1940-talet, men 1950 begärde han entledigande med anledning av att, som det står i tjänsteskrivelsen, ”schism uppstått mellan honom och hans hustru, varför han redan i juli månad avflyttat hemifrån”. Eftersom hustrun Emma sedan dess skött slussverksamheten och ”även tidigare skött dessa göromål är hon fullt förtrogen med dessa”, konstaterar hamnens tjänsteman vidare i sin tjänsteskrivelse i september 1950. Emma Andersson vill fortsätta som slussvaktare, åtminstone fram till nästa vår. Och det får hon, trots att en annan tjänsteman ”anser en manlig slussvakt mera lämplig”, eftersom hon ändå under flera år ”skött sysslan som slussvakt till belåtenhet.”

Emma Anderssons bryter tydligen könsrollsmönstret när det gäller denna befattning. Nästa slussvakt heter nämligen Ruth Levin. Hon tillträder den 1 april 1951, på samma villkor som sina föregångare. Värdet av bostaden och den fria

värmen har förresten strax dessförinnan värderats till 900 kronor plus 77 kronor om året.

Ruth Levin ska ”uppehålla slussvaktssysslan intill dess hennes man med utgången av april 1953 avgår med pension, då han önskar övertaga bestyret”. Båda arbetar vid den här tidpunkten vid hamnen.

Efter fem år lämnar makarna Levin slussvaktarsysslan. Deras efterträdare heter Astrid Malm. Hon är gift med smeden Karl Johan Malm, sedan i början av 1920-talet anställd vid hamnen. Också han ska inom kort gå i pension.

Efter ytterligare en femårsperiod, hösten 1961, säger Astrid Malm upp sig från slussvaktartjänsten.

SISTA SLUSSVAKTARPARET BERÄTTAR

Den femte slussvakten blir Bernhard Öjebro, som tillträder den 18 december samma år. Och nu lämnar vi ordet till honom och hans dåvarande hustru Eijvor:

– Det var en fin tid, åren vi bodde vid Sickla-slussen, säger Eijvor Öjebro, nu bosatt i Kramfors. Jag minns de soliga somrarna, jag kunde gå omkring i bikini. Vår pojke var bara några år då vi flyttade dit, och jag skötte pojken, hushållsbestyren och trädgården med hallonlanden mellan slussningarna. Vi hade två hundar också.

– Det var så vackert där, och så fantastiskt att bo så nära stan och ändå som på landet. Näktergalen sjöng där, förklarade de som kunde känna igen fågelsång. Och i vassen växte kaveldun, som barnen brukar ha som ”cigarrer”. Jag minns hur vackra de var när frosten kommit. Det är en syn jag aldrig glömmer.

Livet som slussvakt var mycket bundet. Från det att isen gick upp till dess att båtarna var uppe igen

på hösten, skulle Eijvor eller Bernhard finnas till hands, vardag som helg, mellan kl 9 och 16.

Även mellan kl 7.00 och 9.00 på morgonen och på kvällarna gick det att få slussa om slussvaktaren var hemma. Då kostade det lite mer, och några kronor gick då till slussvaktaren.

Vintertid skulle vattenståndet läsas av och ringas in till hamnen.

– Det blev så att vänner och bekanta kom till oss i stället för att vi åkte bort, förklarar Eijvor. Men vi bodde ju så bra, det var lätt att ha vägarna förbi oss, och titta in.

Någon gemensam sommarsemester kunde Bernhard och Eijvor inte ta.

– Jag tror faktiskt inte jag var bortrest någon gång de där somrarna. Bernhard åkte iväg och jagade och spelade schack, men jag stannade hemma. Men jag minns bara att det var sol och fina somrar, jag hade det bra där.

En hemsk händelse finns också bland minnena: det var då sonen ramlade i vattnet – utan flytväst.

– Han var kanske fyra-fem år, berättar Eijvor. Han hade alltid flytväst då han var med mig nere vid slussen. Av någon anledning hade han det inte den här gången. Vi väntade på en båt. Plötsligt hade han sprungit ner för trappan på nedsidan av slussen – och så var han försvunnen. Så såg jag honom i vattenvirvlarna. Jag hade aldrig tidigare dykt i mitt liv, men nu rusade jag ner och kastade mig i. Jag fick simma en bra bit för att nå fram till honom, fick tag i honom och lyckades få upp oss båda på land. Hur det gick till hann jag inte riktigt fatta. Så bar jag hem honom runt slussen, över bron, för vi kom upp på motsatta sidan. Han kvicknade till och fick inga men av olyckan. Men det hela var som en mardröm.

– Efter det blev vi om möjligt ännu mer försik-

tiga. Vi satte upp en extra grind på området.

Eijvor och Bernhard fick fin kontakt med båtägarna.

– Man hann lära känna familjerna medan man slussade ut och in dem. Det var trevliga människor. Det var inte alltid så lätt för dem att hålla båtarna i de häftiga vattenvirvlarna som bildades

när de slussade upp. Då blev det väl lite dispyter på båtarna ibland, som det brukar bli i slussar, om vem som gör rätt och vem som gör fel . . .

Bernhard Öjebro, som nu bor i Södertälje och som fortfarande jobbar i Stockholms hamn, bekräftar bilden som Eijvor ger. Han berättar också hur det började:



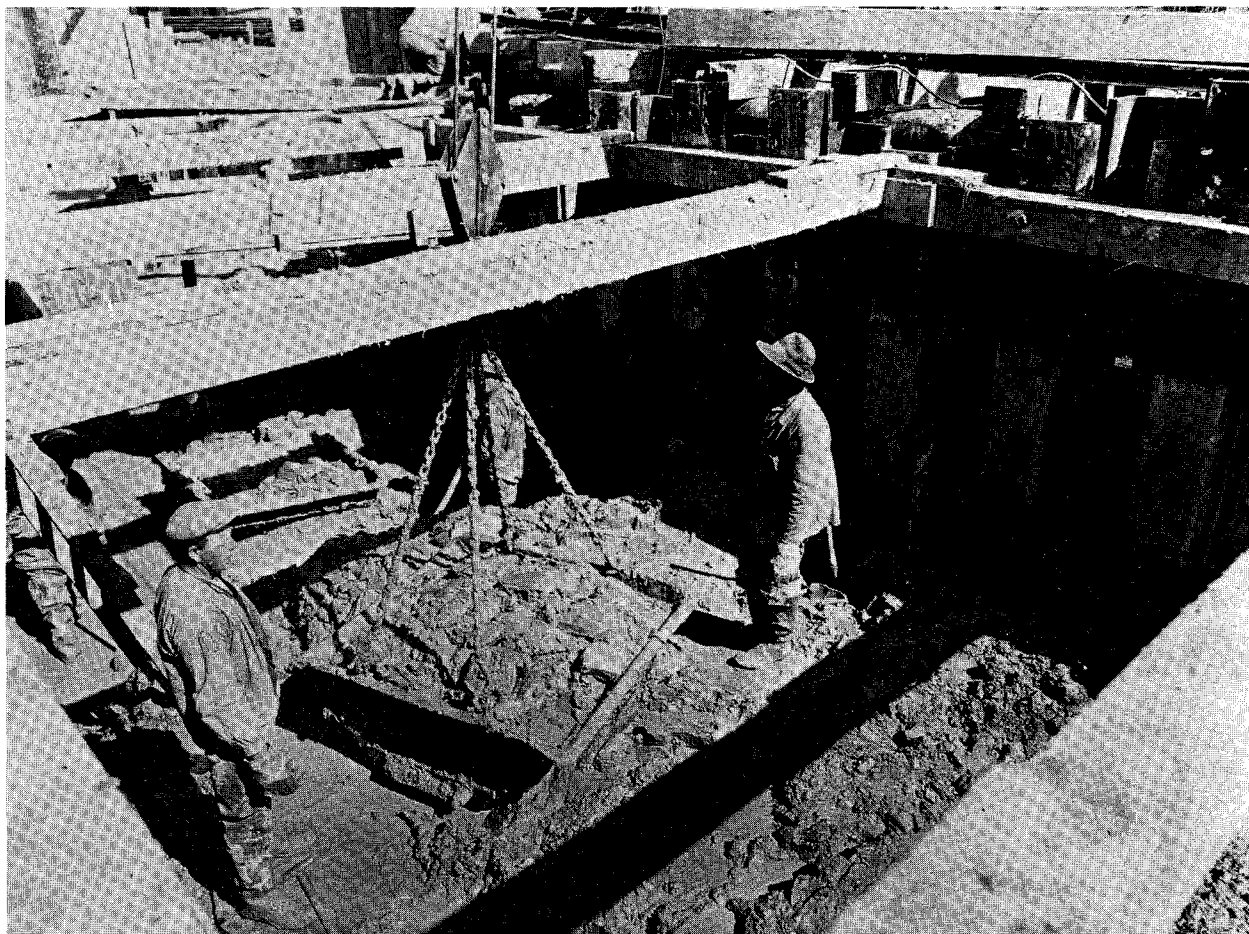
Bygget av slussen pågår 1929. Foto Stockholms hamn

– Jag fick reda på att sysslan som slussvakt skulle bli ledig av en arbetskamrat till min far. Vi bodde omodernt på Kungsholmen, och blev intresserade.

– Förutom slussningen på somrarna var det andra sysslor som hörde till. Vattenståndet skulle kontrolleras och meddelas, på vårarna kunde det bli tre-fyra gånger om dagen. Och så reglera dammluckorna därefter. Och på vintrarna fångade

Eijvor vattenloppor och andra smådjur som akvarieaffärerna var intresserade av. När gäddorna lekte kunde vi plocka gäddor som fastnat i balken på slussporten. De sökte sig till vattnet som strömmade ut och blev fångade i balken. Den största vi fick var på sju kilo!

– Båtarna låg tryggt däruppe i Järlasjön, konstaterar Bernhard. Vi kände igen båtarna och båtägarna och reagerade om någon annan försökte



Utschaktning av slussgraven 1929. Foto Stockholms hamn

slussa ut dem.

– Jag minns en farbror som var särskilt rädd om sin fina båt. Han bad oss säga till om någon annan ville slussa ut den. Och det hände – sonen lånade båten och vi ringde och berättade det. Genast kom fadern ner till oss, sonen hade inte frågat om lov . . .

– Och när vi slussade ut familjerna sa de ofta när de trodde de skulle vara tillbaka. Då kunde vi vara beredda och ha slussen nere, tömd, då de återvände. Jag minns en man som åkte till Åland i en liten båt. Vi tyckte det verkade farligt. ”Jag är tillbaks sent på söndagskväll” sa han, och det stämde. Några veckor senare skulle han åka igen. Min fru varnade honom, det skulle bli dåligt väder. Men han gav sig av i alla fall. Vi väntade på honom till sent på natten till måndagen, men han kom aldrig. Senare fick vi det tragiska beskedet att han inte klarat återfärden.

Slussen skulle underhållas också, och det var Bernhard indragen i, genom sitt jobb.

– Två gånger byttes och reparerades den nedre slussporten och två gånger målade vi om slussen, berättar Bernhard. Vid det ena tillfället, då vi skrapat och sedan målat klart, blev det ett oljeläckage ovanför slussen. Färgen släppte och vi blev tvungna att göra om alltihop! Vi hade en stor flotte som vi stod och arbetade på, flyttade oss successivt uppåt i slussen.

Problemen med den igenväxta kanalen åt Sicklahället fanns då också.

– När det var en torr sommar blev det problem för båtägarna. De fick nästan paddla sig igenom kanalen. Och vi fick ibland in stenar och bråte så att det inte gick att få igen slussporten ordentligt. Vid några tillfällen fick vi kalla på dykare.

– En mörk natt slussade jag och en arbetskamrat ut en hel vassrugge, vi hade inget val. Annars

skulle den ha ställt till problem för oss.

Familjen Öjebro bodde på Stockholmssidan av gränsen mellan Nacka och Stockholm. De enda grannarna var en familj som bodde vid brädgården intill. De hade en flicka i samma ålder som Eijvors och Bernhards pojke.

– Men barnen fick inte gå i skolan i Sickla, som hade varit naturligtast. Det gick inte att ordna, för det var fel kommun. Så Eijvor fick lov att ta körkort så att hon kunde skjutsa barnen till skolan i Hammarbyhöjden. Men det gick ju det också, säger Bernhard.

1970 beslöt Stockholms hamn att slussvaktarsysslan skulle upphöra. Eijvor och Bernhard sades upp från bostaden och blev tvungna att flytta. De hörde sedan på omvägar att slussen skulle stängas. När vi nu för Nackabokens räkning kontaktar dem och berättar om hur det gått sen, med slussen, blir de glada.

– Det var verkligen roligt att höra! Miljön kring slussen var så fin och är värd att bevaras. När jag åker söderut på semester ska jag komma förbi och titta, lovar Eijvor Öjebro uppe i Kramfors.

SLUSSEN STÄNGS

Sedan 1940-talet har Sickla sluss uteslutande trafikerats av fritidsbåtar. När därför slussen började bli i allt sämre kondition i mitten av 1970-talet, och den nödvändiga reparationen kostnadsberäknades till ca 200 000 kronor, bestämde sig Stockholms hamn för att försöka få farleden avlyst för att därigenom kunna stänga slussen.

Efter kontakt med Nackas dåvarande kommunstyrelseordförande Reinhold Eriksson går Stockholm från ord till handling. Man går till regeringen med sin begäran. Den 27 april 1978 avlyses

farleden. Planeringen för en stängning av slussen kan börja. Den 1 oktober ska farleden stängas, bestämmer länsstyrelsen.

Trots det fortsätter slussningen vår och höst, främst för att släppa ut respektive in de båtar, som har sin vinteruppläggnings vid båtclubbens anläggning i Sickla strand. 1981 var det dock färdigslussat. När båtarna skulle ut ur sjön den våren var det omöjligt: Nedre slussporten gick ej att stänga. Sickla sluss saga tycktes vara all.

RÄDDNINGSAKTIONEN STARTAR

Medan båtclubben vid Sickla strand accepterar att slussen stängs, börjar andra agera för att den ska bevaras. Initiativtagare är Gunnar Rosberg, som själv vuxit upp och fortfarande bor i Nysätra, ett av villasamhällena runt sjön.

I slutet av 1981 skriver han till de olika villaägareföreningarna runt de båda sjöarna och ber dem skicka intresserade representanter till ett möte för att lägga upp planerna för slussens räddande.

Den 23 mars 1982 träffas de för första gången. De enas om att det är behjärtansvärt att försöka rädda slussen. Ur anteckningarna från mötet kan vi hämta följande motiveringar:

”Miljön kring Sickla sluss har gamla anor och denna miljö bör bevaras. En stängning av slussen kommer med all sannolikhet att medföra att Sickla kanal växer igen. (Båtclubben rensade tidigare kanalen vartannat år). Därmed skulle denna miljö helt gå förlorad.”

Man konstaterar, att sjöns värde som rekreationsområde vuxit men hotas av den minskade vattengenomströmning, som bleve följden av en stängning. Redan den uppgrundning, som blev resultatet av byggandet av den nya bron vid

Nackanäs, har reducerat vattenflödet i sjön. Men det är inte bara en spontan igenväxning som hotar. Så här fortsätter anteckningarna:

”Ytterligare ett skäl som gör det angeläget att strida för slussens bevarande är att det tydligen finns planer på att tvärs över kanalen göra en uppfartsramp för de grusbilar, som ska frakta jordmassor till Hammarbybacken. Med en stängd sluss och en halvt igenvuxen kanal torde det inte vara några svårigheter att få tillstånd till att ytterligare förstöra kanalområdet och därigenom definitivt klippa av möjligheterna till en restaurering av miljön.”

De närvarande var överens om behovet av aktioner för att bevara slussen, och ”Samarbetskommittén för Järlasjöns villaägareföreningar” bildades.

En första förberedande uppgift var alltså att försöka hindra att den provisoriska (men, som man fruktade, i förlängningen permanenta) vägbanken över Sickla kanal, som Stockholms gatukontor ville anlägga för att den vägen leda transporterna av massor upp till påbyggnaden av Hammarbybacken. I juni 1982 deltog några representanter för föreningen i ett informationsmöte om planerna i Fläkts lokaler. Medan Stockholms gatukontor argumenterade för planerna och hade ett visst stöd från Nackas förvaltningar, förde Fläkts och Atlas Copcos representanter liksom föreningsrepresentanterna fram skäl emot. Vilken effekt föreningens inställning kan ha haft är svårt att avgöra; resultatet blev i alla fall att tillfartsvägen fick en annan sträckning. Någon vägbank över Sickla kanal byggdes aldrig.

Lika viktigt var dock att försöka övertyga Stockholms hamn om att för det första låta bli att fylla igen slussen, för det andra att överlåta ansvaret för reparationer, drift och underhåll till föreningen.

Gunnar Rosberg och Monica Sandbäck (boende i Trollebo) fick på mötet den 23 mars i uppdrag att ta kontakt med hamnen för att diskutera villkoren, och redan en dryg vecka senare äger det första av många möten mellan föreningen och hamnen rum.

DISKUSSIONEN MED STOCKHOLMS HAMN BÖRJAR

Den 2 april träffas sålunda hamnkapten Thomas Krokstedt och tekniker Ulla Lindquist från Stockholms hamn och de båda representanterna för samarbetskommittén. Mötet tycks av anteckning-



Sickla sluss 1931. Foto Stockholms hamn

arna att döma präglas av välvilligt intresse från hamnens sida. Thomas Krokstedt redovisar slussens dåliga tekniska kondition. Han anser att slussen visst kan repareras, men kostnaderna skulle bli mycket stora – så småningom preciseras beräkningarna till 800 000 kronor!

Hamnen har inga förpliktelser att rusta upp slussen, framhåller han, däremot ansvar för vattennivån i sjöarna ovan slussen. Kan villaägarna få arrendera slussen och driva den i egen regi? Det är inte omöjligt, svarar Thomas Krokstedt, men då måste hamnen se till att slussen är funktionsduglig och få garantier för att det finns pengar till fortsatt underhåll och drift.

Samtidigt börjar det bli brått. Vid sammanträdet upplyser Thomas Krokstedt om att hamnen planerar att fylla igen slussen nästkommande år, dvs sommaren 1983.

Samarbetskommittén anslår en dryg månad åt att fundera och formulera sig. Den 24 maj 1982 avgår ett brev från kommittén till hamnstyrelsen i Stockholm. Man beskriver mycket kort farledens och slussens historia och understryker att det är nödvändigt, för att stoppa förslumningen runt Sickla kanal, att slussen och slussområdet sätts i skick så att båttrafiken kan fortgå. Då skulle området kunna bli en tillgång för invånarna i Stockholm och Nacka. En upprustning av Sickla sluss vore också en kulturgärning, menar man:

”Att vårda en sluss av den typ Sickla sluss representerar och hålla den i skick tror vi är en utmärkt arbetsuppgift för en lokal intressesammanslutning. Det finns ett stort intresse bland båtägare och andra runt Järlasjön att bevara det kulturminne, som Sickla sluss utgör, för framtiden.”

Skrivelsen utmynnar i en begäran att få disponera slussen mot garantier att den hålls i skick

(också säkerhetsmässigt).

Hamnens tjänstemän tänker på saken och formulerar sina tankar i en tjänsteskrivelse, vilken behandlas av hamnstyrelsen på dess sammanträde den 31 augusti 1982.

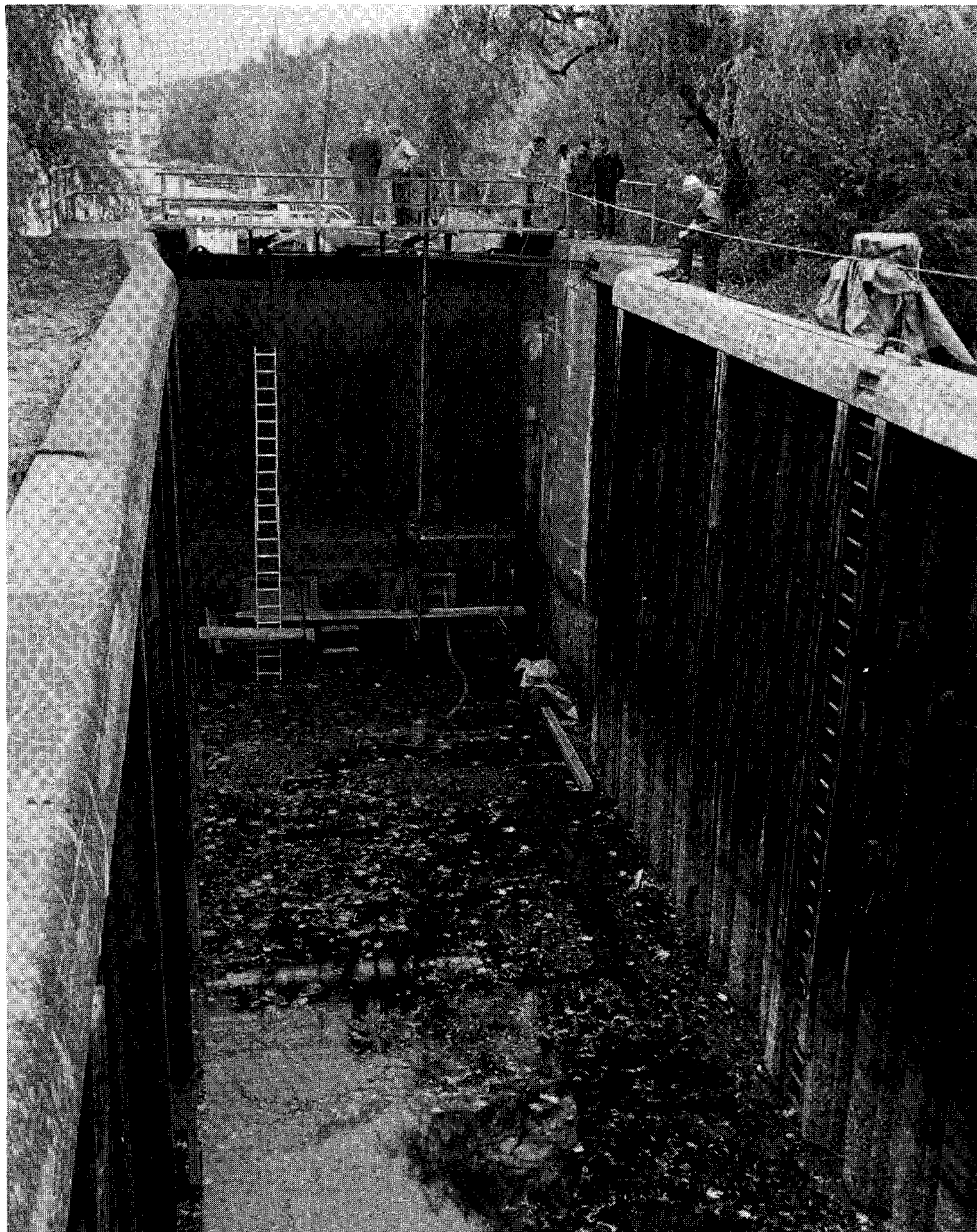
FÖRENINGEN SICKLA SLUSSEN TAR ÖVER DRIFTEN

Och si – svaret är positivt! Visserligen andas tjänsteutlåtandet en viss oro för vad som kan hända om slussen av någon anledning havererar och vattenståndet i sjöarna ovanom slussen kraftigt sänks. Men man har konsulterat ett försäkringsbolag, som lugnande kunnat meddela att det (till en kostnad som inte kommer att överstiga 10 000 kronor per år) går att försäkra sig mot de skadeståndskrav som i så fall skulle kunna resas mot den ansvarige, dvs hamnen.

I sitt beslut ställer dock hamnstyrelsen upp en rad villkor: fastighetsägarna ska organisera sig ”på ett tillfredsställande sätt”, ett drift- och underhållsprogram som hamnen kan godta ska presenteras, några kostnader ska inte drabba hamnen eller Stockholms kommun över huvud taget – och så det där med försäkringen, förstås. Den måste ordnas.

Hamndirektören får i uppdrag att slutföra förhandlingarna med fastighetsägarna.

Kanske var hamnen så tillmötesgående därför att man inte trodde samarbetskommittén om att kunna uppfylla villkoren. För dessa var ju rätt hårda. Men vi har haft en del kontakter med Stockholms hamn i samband med skrivandet av denna uppsats, och uppfattar det snarare så, att hamnförvaltningen har ett genuint intresse för allt



Reparationsarbetet är i full gång. Nedre slussporten gick åter att öppna och stänga hösten 1983.

som har med hamnverksamheten att göra, och gärna ser att den kulturgärning, som bevarandet av slussen innebär, lyckas.

Samarbetskommittén var i alla fall fullt övertygad om att projektet skulle klaras. Den formella åtgärden var inget problem – i april 1983 ombildades samarbetskommittén till ”Intresseföreningen för Sickla sluss” för att vid första ordinarie årsmöte, då också stadgarna fastställdes, byta namn till Föreningen Sicklaslussen.

Efter underhandlingar med ett försäkringsbolag kunde slussen också försäkras för sak- och personskador till ett värde av upp till 15 miljoner kronor. Och årspremien kom verkligen att understiga de 10 000 kronor, som nämnts tidigare: Första verksamhetsåret, 1 april 1984 – 31 mars 1985, kostade den 300 kronor.

UPPRUSTNING OCH FINANSIERING

Nej, det stora problemet gällde naturligtvis att planera och finansiera den stora och nödvändiga reparationen. Men också härvidlag visade sig hamnens kostnadskalkyler (som tidigare nämnts var sista budet 800 000 kronor) betydligt överdrivna. Tillsammans med Sven Olsson, byggmästare bosatt i Nysätra och en av föreningens många medlemmar, planerades och kostnadsberäknades reparationsarbetena. Följande åtgärder bedömdes nödvändiga (ur ett PM från Erector Byggnads AB den 21 mars 1983):

- Röjning av vegetation för transporter.
- Reparation av träbrygga vid sydvästra sidan.
- Spontning vid nedre slusströskel för tömning av bassängen.
- Rengöring av bassäng och påfyllningskanal med galler.

- Byte av trädynor vid slussportar.
- Erforderliga reparationer av slussportar, gångjärn till dem samt avtappningsluckor med manövreringsanordningar.
- Skrapning och målningsbättring av slussportar.
- Byte spåntplank vid övre portkammaren.
- Reparation av gångbryggor.
- Renbilning och ilagning av söndervittrad betong i bassängkanten.
- Reparation av lyftbock för gallergrind samt avstängningslem till övre slussporten.

Reparationerna skulle ta elva veckor att genomföra från beslut om igångsättningstillstånd.

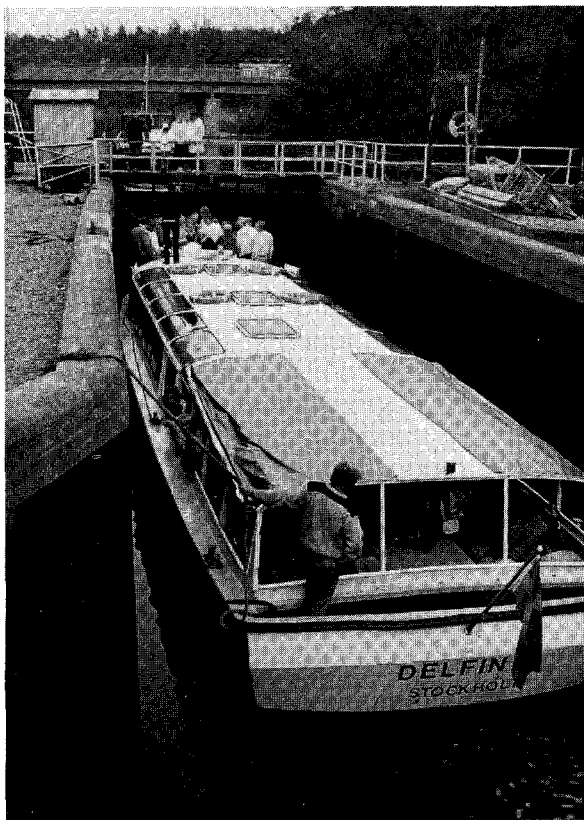
Och kostnaderna, då? Jo, 150 000 kronor – eller 70 000 kronor plus 600 timmar frivilligt arbete av föreningens medlemmar.

Arbetsplanen presenterades för Stockholms hamn den 2 maj 1983. Enligt rapport till Intresseföreningens konstituerande möte senare i maj godkände hamnen omfattningen av och den ekonomiska kalkylen för slussrenoveringen. Hamnen ville dock ha en fastare organisation (vilket alltså nämnda möte var svaret på) och ett åtgärdsprogram för skötsel och löpande underhåll, innan man var beredd att överlåta slussen på föreningen.

Något avtal var Stockholms hamn således inte beredd att teckna. Föreningsmedlemmarna var dock ivriga att komma igång med upprustningen, och begärde vid samtal med hamnens tjänstemän ett provisoriskt tillstånd att få sätta igång. I slutet av sommaren kom tillståndet, och arbetena kom igång nästan omedelbart. Målet var att nedre slussporten skulle vara i brukbart skick före isläggningen. . .

UPPRUSTNINGEN STARTAR

Den 26 september har styrelsen för Föreningen Sicklaslussen sammanträde. Då har arbetena vid slussen nyss kommit igång, och styrelsen får en rapport om läget för dagen. Nästa gång styrelsen sammanträder, den 10 oktober, är arbetena i stort sett slutförda för hösten. Veckan därpå ska arbetena vara avslutade enligt det program som gjorts upp i samråd med byggföretaget och Stockholms hamn.



Delfin III är den största båt som slussats efter upprustningen. Foto Kaj Nyman

Visserligen har man alltså haft professionell hjälp genom det anlitade byggföretaget. Men hundratals arbetstimmar har lagts ner av frivilliga. Det är många som hjälper till, men flitigast är ändå föreningens ordförande Gunnar Rosberg, blivande slusskaptenen Jan Nord och de två pensionärerna med arbete i byggbranschen bakom sig, Knut Ek och Karl-Axel Eriksson. Efter att först ha stängt ute Saltsjön genom en spånt strax utanför stora, nedre slussporten har de svetsat, borrarat, skruvat, bytt virke och tjärat till dess slussporten åter är i skick att öppnas och stängas – och hålla hela Järlasjön och Sicklasjön i schack när övre slussporten är öppen.

Den 16 november genomförs en skydds rond. Arbetena godkänns av hamnens skyddsgrupp.

I och med det avslutas de praktiska arbetena för säsongen. Men nu gäller det att sprida information om vad som händer vid Sickla sluss och att värva medlemmar till föreningen. Första steget är redan taget. I oktober visas slussen för lokalpressen, som ger den i deras ögon lite udda verksamheten stort utrymme. Under november delar föreningens medlemmar ut ett flygblad om arbetet med att rusta upp slussen, inbjudan till ett möte den 6 december – och ett inbetalningskort, med vilket intresserade kan betala in 25 kronor till medlemsavgiften. 160 medlemmar anmälde sig. Ett 30-tal personer kommer till mötet, där Göran A Sjöberg berättar om och visar bilder av vattnen kring Stockholm.

Men än har föreningen bara ett provisoriskt tillstånd att rusta slussen. I januari 1984 träffas representanter för hamnen och föreningen för att försöka få till stånd ett avtal som mera permanent reglerar villkoren. Ett av föreningens önskemål är att få tillstånd att hyra ut båtplatser såväl vid brygga som på land. Hamnen går med på en

slussavgift på 30 kronor (samma som i Södertälje) och kräver att kvitto på betald försäkring ska visas upp varje år. Hamnen kräver också att arbetena med slussen ska vara avslutade till den 1 augusti samma år.

Hamnen utarbetar ett förslag till avtal. I maj är avtalet klart och undertecknat. Föreningen får det begärda tillståndet att ha båtar vid bryggorna ("ledverken") och på en del av markområdet. Avtalet gäller för fem år, till den 31 december 1988, och kan sedan förlängas.

Arbetena med den lilla, övre porten har redan avslutats. Eftersom den visade sig vara i bättre kondition än den nedre porten räcker det med en tätningslist mellan slussporten och -tröskeln för att den ska bli tillräckligt tät. Bland andra åtgärder är rensning av tillloppskanalen till slussen.

PREMIÄRSLUSSNING

Den 11 maj är det dags för premiärslussning. Pressen är inbjuden. Sakta öppnas den nedre slussporten för att låta Babejen af Dalarö slippa in i slussgraven och lyftas upp till Sicklasjöns nivå fem meter där ovanför. Men Saltsjön behagar spela slussarna ett spratt. Vattenståndet är ovanligt lågt, och Babejen fastnar på slusströskeln. Det återstår bara att låta ordförande Gunnar Rosbergs Hannah slussa ner från fångdammen ovan slussen. När allt vatten så småningom runnit ut i Saltsjön kan hon långsamt glida ut i Stockholms skärgård. Efter tre års stillestånd och hundratals timmars arbete är slussen åter funktionsduglig. (Och ingen frågar hur Hannah kommit upp från Saltsjön – alla förstår att en premiär måste föregås av ett genrep.)

Här skulle denna uppsats kunna avslutas. Men vän av ordning frågar sig säkert: Hur har de haft

råd? Upprustningen skulle ju kosta 150 000 kronor, eller åtminstone 70 000 om 600 timmars frivilligt arbete avräknas!

Ekonomin har mycket riktigt varit en ständigt återkommande diskussionsfråga på föreningens möten.

EKONOMISKA PROBLEM

Från början såg det ganska ljust ut. Vid kontakter med de tre storföretagen i Sicklaområdet – Atlas Copco, Fläkt och Kema Nobel – tycktes det som om de var beredda att stödja projektet. Ordförande Gunnar Rosberg hade uppfattat det så, att de ställt i utsikt att bidra med 50 000 kronor var. Med de anslagen vore projektet redan i hamn. Men så enkelt visade det sig inte vara.

I protokollet från årsmötet 1984 finns en genomarbetad redovisning av föreningens något äventyrliga ekonomiska affärer. Så här skriver man:

"Föreningens skulder diskuterades. Gunnar Rosberg redogjorde för hur och varför de uppkommit. Redogörelsen i sammandrag:

Representanter för villaägareföreningarna (den tidigare samarbetskommittén) hade kontakter med Atlas Copco, Svenska Fläktfabriken och Kema Nobel och uppfattade sig få löften om bidrag i storleksordningen 50 000 kronor från varje företag.

Särskilt goda var kontakterna med Fläktfabriken i samband med agerandet mot den planerade vägbanken över Sickla kanal, där trafiken med överskottsmassor till Hammarbybacken skulle gå. Men när väl hotet om vägbanken var undanröjt, svalnade Fläktfabrikens intresse betydligt.

Samtidigt med dessa kontakter hade det andra arbetet – kontakterna med Stockholms hamn osv – fortskridit. När det stod klart att de nämnda

företagen inte var intresserade av att bidra till upprustningen stod man inför valet att lägga ner hela projektet eller att fullfölja på lån (från Gunnar Rosberg och Byggnads AB Erector) och hoppas på att finna andra finansieringskällor.

Och man valde att fullfölja.

Föreningsstyrelsen har heller inte varit överksam när det gäller att försöka hitta dessa andra finansieringskällor. Anders Österlund redovisade

en träff med kommunalråden i Nacka (alla fyra), som visat ett positivt intresse och bl a lovat att i kontakterna som de då och då har med storföretagen i kommunen puffa för föreningens behov.

Gunnar Rosberg kompletterade med att informera om en skrivelse som gått till kommunstyrelsen. I den förberedande behandlingen i kommunstyrelsens arbetsutskott hade man tillstyrkt att ett anslag skulle utgå till föreningen med 30 000



Båtupptagning hösten 1985. Foto Kaj Nyman

kronor. I förslaget till beslut ingår också att rikta en uppmaning till företagen att stödja föreningens verksamhet med anslag. Slutgiltigt ska frågan behandlas på kommunstyrelsens sammanträde den 9 april.

Vidare diskuterades hur Erector kan tänkas agera beträffande sin fordran. Man var enig om att detta var ett orosmoment, men att bolaget gett sig in i projektet 'med öppna ögon'.

Mötet diskuterade också möjligheten att föreningsmedlemmarna kunde låna föreningen pengar om detta skulle behövas. Det bedömdes inte vara en omöjlig lösning."

Vidare diskuterades hur Erector kan tänkas agera beträffande sin fordran. Man var enig om att detta var ett orosmoment, men att bolaget gett sig in i projektet 'med öppna ögon'.

Mötet diskuterade också möjligheten att föreningsmedlemmarna kunde låna föreningen pengar om detta skulle behövas. Det bedömdes inte vara en omöjlig lösning."

Årsmötet godkände den ekonomiska förvaltningen. Kommunstyrelsen godkände så småningom också anslaget på 30 000 kronor (om än med bara en rösts övervikt), vilket hjälpte upp den akuta situationen. Atlas Copco ändrade sig på hösten samma år och skickade efter en ny påstötning en check på 10 000 kronor. Genom uthyrning av båtplatser – såväl i vattnet som på land och såväl sommar- som vintertid – har föreningen skaffat sig ett överskott som använts till att betala av på skulden.

Under 1986 får föreningen också in de första inkomsterna av en reklamskylt, som medlemmarna med förenade krafter ställt upp på slussområdet. Också när det gällde tillståndet för den satt det hårt åt. Stockholms kommuns byggnadsnämnd avlog först begäran. Sedan upptäcktes det,

att beslutet skulle tas av länsstyrelsen, där det till slut ändå blev ett ja. En av skylthyrarna är Fläkt, som alltså också efter en tids eftertanke ändrat sig.

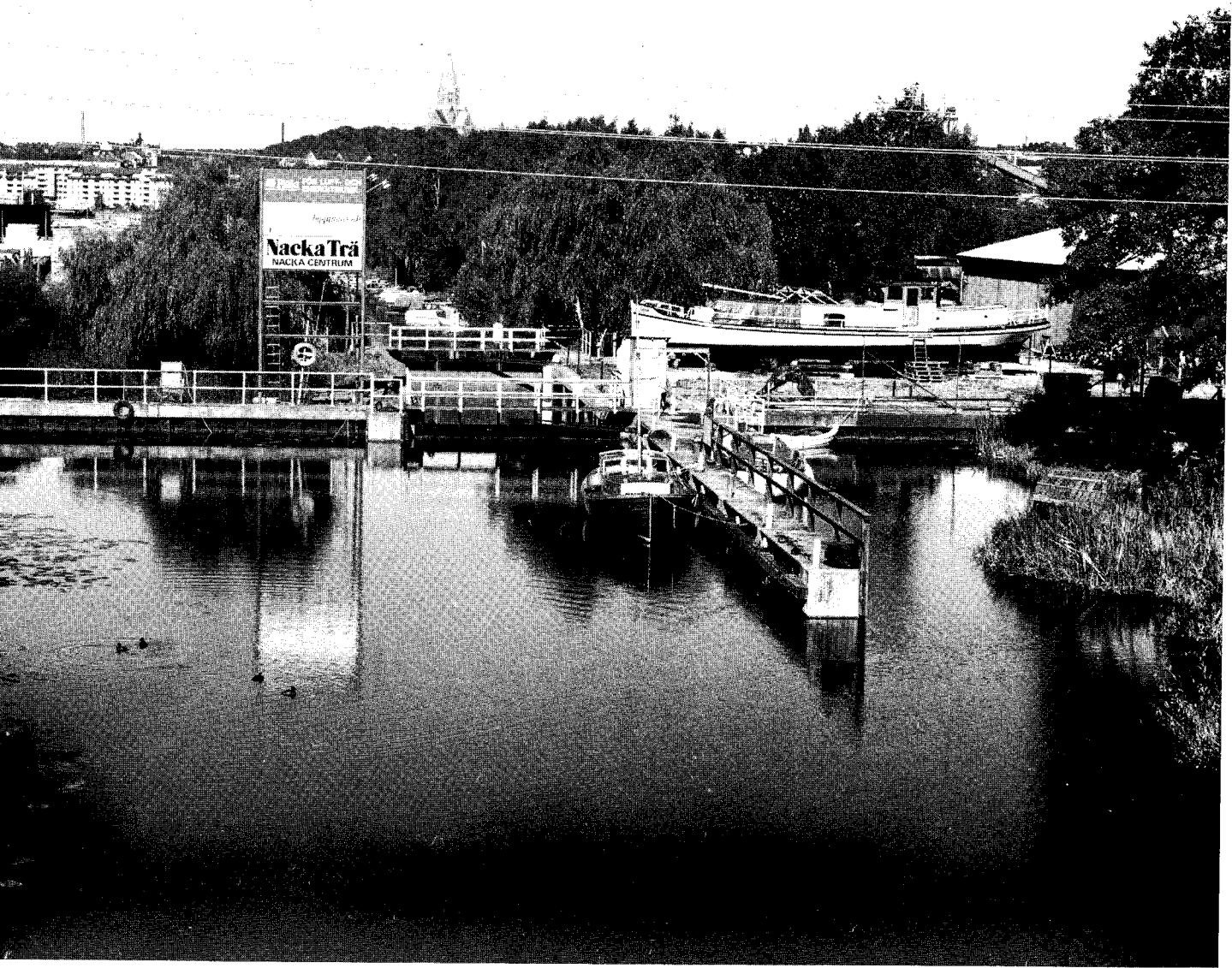
Till inkomsterna ska också räknas det kulturstipendium, som föreningen tilldelades av Nacka kommun 1984. De 5 000 kronorna var välkomna. Ändå gladdes nog föreningens styrelse mest åt att deras arbete uppskattades som den kulturgärning det verkligen är.

Eftersom man ser sin uppgift som en kulturgärning, har intresset inte bara koncentrerats till själva slussen. Stora ansträngningar har gjorts för att få en rensning av Sickla kanal till stånd. Under vintern 1985/86 har norra stranden rensats från buskar och träd. De båda kommunerna har uppvaktsats om behovet av att muddra kanalen och Stockholms miljöborgarråd har flera gånger påmint om hur angelägen en rensning av den södra stranden vore.

Gunnar Rosberg motionerade under sin tid som ledamot av Nacka kommunfullmäktige om en annan insats för att främja båtlivet på Järsla- och Sicklasjöarna: Att rensa upp under den nybyggda Nackanäsbron. I vattnet under den finns bl a den gamla brons bropelare kvar. Leden är mycket svårnavigerad och dessutom grundare än den enligt gamla sjökort ska vara.

Styrelseledamoten i föreningen Anders Österlund gjorde goda insatser för motionens bifall när den remissbehandlades i gatu- och parknämnden.

I januari 1986 bifölls motionen i kommunfullmäktige, och 75 000 kronor har anslagits för att fullfölja den insatsen.



Sickla sluss i september 1986. Foto Åke Östman

VARFÖR RÄDDA EN SLUSS?

Det finns mer att berätta om besvärligheter och glädjeämnen i ett arbete, som åtminstone så här långt krönts med framgång. Ändå måste man fråga sig: Vad driver en man att lägga ner massor av tid på uppvaktningar, efterforskningar, påverkan och inte minst en massa hårt kroppsarbete och stora ekonomiska risker för att rädda en sluss? Sista ordet går till Gunnar Rosberg:

– Det fanns flera orsaker. Jag tyckte det var synd att lägga ner en anläggning som kostat så mycket pengar att bygga, och som kunde sättas i stånd ganska enkelt. Jag tyckte det var värdefullt att bevara en gammal kulturhistoriskt värdefull farled – det har ju faktiskt gått att segla från Nacka och in till Stockholm ända sedan Gustav Vasas tid. Det är många båtägare runt Järlasjön och Sicklasjön, som vill ta upp sina båtar i sjöarna bland annat för att lägga upp dem för vintern.

– Och, det ska erkännas, jag ville visa att det gick. Jag tyckte att hela frågan om båtklubbens anläggning vid Sickla strand sköttes klantigt av de ansvariga i båtklubben och av kommunens båtråd. De ställde inte upp på att försöka bevara anläggningen där, tyckte jag.

– Därför känns det lite ledsamt att båtklubbens sektion vid Sickla strand inte längre finns kvar, samtidigt som det känns bra att slussen är bevarad.

KÄLLFÖRTECKNING

Tryckta:

Ahlberg, Gunnar: Nackaområdets kvarnar i gammal tid, Nackaboken 1970

Fogelström, Per Anders: Söder om tullen, Stockholm 1969

Nerman, Gustaf: Södermalm och ny farled genom Hammarbysjön emellan Saltsjön och Mälaren, Stockholm 1896

Sundström, Arne: Ångslupstrafiken till Nackanäs och Järlasjön, Nackaboken 1973

Handlingar i Stockholms stadsfullmäktiges arkiv

Otryckta:

Handlingar i Stockholms hamns arkiv

Protokoll och andra handlingar i Föreningen Sicklaslussens arkiv

Intervjuer med Bernhard Öjebro, Eijvor Öjebro och Gunnar Rosberg