

INSJÖFART PÅ MÄLAREN.

Mälaren har trafikerats av både lokal trafik och långväga resenärer sedan förhistorisk tid, först som havsvik, sedan som insjöfarvatten. Vi kan ju bara påminna oss Birka och Helgö samt att man anträffat bl a halsband i en grav i Kolbäck invid Strömsholms kanal, som man kunnat härleda till Medelhavsländerna. Gravarna är från tiden 100-200 e Kr.

Från Mälaren har sjöfarten kunnat ta sig långt upp i de åar som avvattnas i Mälaren, t ex Svartån vid Västerås, Sagån (länsgränsen mellan Västmanland och Uppland), Enköpingsån och Fyrisån. Dessutom har vi Strömsholms kanal, inalles drygt 10 mil, till Smedjebacken i Dalarna från år 1795 när kanalen färdigställdes. Omkring år 1600 blev den första kanalen klar mellan Hjälmaren och Mälaren via Eskilstuna, och trettio år senare färdigställdes den ursprungliga Hjelmare kanal. År 1819 invigdes Södertälje kanal.

Trots den genom tiderna för mälarestäderna livsviktiga sjöfarten i Mälaren och dess betydelse för bebyggelse- och industrilokaliseringar runt Mälarens stränder har, mig veterligen, ingen forskning bedrivits om Mälarens (och fö inte heller Hjälmarens) sjöfartshistoria.

Några förtjänstfulla publikationer om ångbåtstrafiken på Mälaren och Hjälmaren har dock utgivits. Jag tänker då främst på Oldsjös "Mälarbåtarna," Hans Fredells "Hjulångare och andra fartyg på Hjälmaren," publicerat i Örebro läns museums årsskrift 1978 och Lennart Rydbergs "Mariefred och Mälarbåtarna." Allt detta är ju bra, men till tiden före de nu så nostalgiskt stenkolsrökande farkosterna tycks man inte ha kommit.

Jag har inriktat min egen "sjöfartsforskning" främst på segelsjöfarten i det segelbara området innanför Stockholm, således Mälaren, Hjälmaren och Strömsholms kanal i huvudsak. Ångbåtstrafiken är redan väl kartlagd, men ingår även i mitt arbete för fullständighetens skull, som en del i områdets kommunikationsnät. Jag sätter dock segelsjöfarten som det primära, inte minst därför att detta område är helt obearbetat. Under fyra års arkivarbete har hittills omkring 1.600 fartyg framkommit från 1720-talet till idag. Detta är fartyg som dels byggts i och dels hört hemma i området under längre eller kortare tid.

Som exempel på källor som genomgått vill jag nämna: Stockholms skeppsmätares arkiv 1776-1920 (20 hyllmeter) på Stockholms stadsarkiv. Detta material innehåller samtliga i Stockholm skeppsmätta fartyg i den ordning de mätts såväl från saltsjösidan som från mälarsidan. Uppsala universitetsbibliotek och SSHM (Sjöhistoriska museet): Sveriges skeppslista 1837-1979 (2 hyllmeter) SSHM har dessutom ett mindre antal lokala skeppslistor, bl a Stockholms skeppslista från en period under 1600-talet.

Riksarkivet: Fartygsregistret, 270 registrerade av som nämnts ovan sammanlagt 1.600.

Västerås stadsarkiv: Hjelmare Kanal & Dockas arkiv. Här finns samtliga reparationer sedan år 1831, då dockan invigdes. Västerås hamns uppbördsböcker med samtliga fartygsanlöpningar i Västerås från år 1853 och framåt.

Åkers styckebruks arkiv: Wahrendorffska arkivet, mycket omfattande och i exemplarisk ordning; med Wahrendorffs flotta omfattande 57 skepp och en galeas, samtliga satta i trafik mellan Stockholm och utrikes orter. Brukets arkiv över sin egen sjöfart innehåller dessutom diverse papper om de tre jakter som man ägde: "Svarta Örn," "Näsby" och "Clarina." Arkivet innehåller också en godbit i form av tre små kolteckningar av Owens hjulångare "Stockholm" och "Nockebybro" samt en oidentifierad hjulångare, som antingen kan vara "Josephine I" eller "Josephine II" eller "Delphin." Det finns därtill en biljett för färd på hjulångaren "Braut-Anund" den 15 augusti 1823 mellan Göteborg och Kungälv, med en på denna biljett avritad hjulångare, "Braut-Anund" får man väl tänka sig.

Arbetet fortsätter i olika arkiv runt området. Samtidigt vill jag nämna det viktiga och trevliga arbetet med den muntliga traditionen. Jag har bara fläckvis hunnit med detta ännu, men jag har redan funnit att folk har mycket att berätta från farfars tid och segelsjöfartens slutskede. En tendens tycks vara, att minnet tar slut vid senaste sekelskiftet, medan jag har en känsla av att man minns betydligt längre tillbaka i tiden efter landets havskuster. Har det möjligen varit så, att kustbefolkningen isolerats av det omkringliggande vattnet, och den muntliga traditionen på så sätt fortlevat längre, medan Mälarens vatten snarare förenat människorna, och den muntliga traditionen här på så sätt tynat bort?

Vid upptagande av muntlig tradition inom ett begränsat område nämns ofta: Tala med den eller den personen. Han kan "allt" om bygden." Och visst kan han det, ända till strandkanten- där är det stopp!

Dessa "allvetande" personer kan oftast allt om borgar, runstenar och gamla hus, men ingenting om sjöfarten. Detta i en bygd som trots allt varit helt beroende av sin sjöfart tills öns bro byggdes någon gång under 1900-talet, eller kuststräckans transporter övertagits av andra trafikmedel.

Med detta vill jag enbart peka på möjligheten att intressera hembygdsforskarna för sjöfartens betydelse runt den egna knuten.

Det rent marinarkeologiska arbetet har nu genom 15 års dykningar, muntlig tradition och arkivforskning gett 62 klarlagda och färdigbearbetade förlisningar i Mälaren. Dessutom har jag ett 40-tal förlisningsuppgifter som ännu inte hunnit bearbetas. Tillsammans kan man alltså i dagens läge peka ut c 100 förlisningar, vilket självfallet ändock torde vara en försvinnande liten del av dem, som verkligen inträffat. Som jämförelse kan nämnas, att SSHM inalles har 3 vrakpositioner i sitt vrakregister över Mälaren, som inte stammar från mitt arbete.

Att det sedan ligger vrak på förlisningsplatserna är långtifrån säkert. Bärningskonsten tycks ha varit väl framme även i äldre tid. Till exempel kan nämnas att år 1727 en västeråsskuta bärgades från 25 meters djup vid ön Munken på Prästfjärden, 1826 en annan västeråsskuta invid Fagerön på Björkfjärden på 20 meters djup, 1830 en tredje från 36 meters djup på Granfjärden och slutligen 1891 ångfartyget "Strömsholms kanal" på Granfjärden från 25 meters djup där det legat sjunket i 15 år, upptaget av Stockholms TB.

Som jag tidigare nämnde har jag på olika sätt alltså fått fram c 1.600 fartyg i området för de senaste 250 åren. Detta täcker ändå inte alla, men mängden är tveklöst avsevärd för ett inlandsfarvatten.

Vad har de då sysslat med? Vi har i huvudsak två typer av sjöfart, dels borgerskapet (skepparskråets) båtar i städerna som fraktar gods städerna sinsemellan och till och från Stockholm, dels bondeseglationens, där man transporterar dynga, halm och djur mellan gården och betesholmarna, och lantmanprodukterna in till städerna.

En opretentiös inventering jag pysslat med under åren, då speciellt för Mälarens del, har hittills gett vid handen 130 tegelbruk, sågverk och andra industrier runt mälärstränderna, allt till största delen nu borta, 37 sjökrogar, 26 varv, 24 ankarplatser och 15 lastageplatser förutom stadshamnarna samt ett oräkneligt antal grusgropar och sandtag runt om på stränder och holmar.

Dagens farleder kan jämföras med Gripenhielms Mälarkarta av år 1689 och Mälarkartan av år 1739 (Gripenhielms karta kan fås i kopia på Lantmäteriföreningen i Stockholm. Originalen finns på Kungliga Biblioteket i Stockholm). Man finner där inga dramatiska förändringar i farledsvalet. Farlederna har under de senaste 300 åren enbart tillrättalagts efter det senaste sekelskiftet med tanke på den tyngre trafiken.

Huvudfarleden gick förr från Stockholm längs södra sidan av Mälaren via Prästfjärden, Strängnäs till Västerås och S Ridön (Edebyleden) till Köping/Arboga. Sträckan Kolsundet, Strängnäs, Djurgårdsudde och Edebyleden är nu prickad dagled. I äldre tider gick farleden på Västeråsfjärdens O sida förbi Björnön, medan den nu är förlagd till den djupare V sidan. Sträckan Kvicksundsbron-Köping/Arboga (fjärden Galten) gick i stort som nu, men med flera valmöjligheter. Man måste ju förr i tiden oftast kryssa sig fram. Den mest iögonfallande skillnaden är att 1689 och 1739 års kartor har en nordlig farled (sjökort 113) utgående från Granfjärden via Skurusundet (S Ängsö), N Måholmen, Agnesund, Grannäsfjärden, Krissbosundet och till Brännvinsstratten där den går ut i den dåvarande Enköpingsfarleden (den nuvarande huvudfarleden).

Detta var alltså något om Mälarens tidigare sjöfart, utan att den gjorts alltför detaljerad.

Kjell Ove Matsson, Västerås.