

SÖDRA FARLEDEN: BOCKHOLMSSUND-STOCKHOLM(MÄLAREN).NÅGRA NOTISER.

Södra farleden, eller om man så vill, huvudfarleden, är en urgammal farled mellan de inre mälarestäderna och Stockholm. Farledens sträckning är densamma genom århundradena- utan hänsyn tagen till forntida sjöfart med tanke på 5-m kurvor m m. Jämför Gripenhielms mälarkarta 1689, mälarkartan 1739, Euhrens ångbåtskarta 1897 och nutida leder!

Lotsningsverksamheten har intill 1791 åvilat Amiralitetskollegium och under tiden 1805-1871 administrerades densamma av Förvaltningen för Sjöärenden. Först 1872 bildades Lotsstyrelsen som en fristående enhet. Amiralitetskollegiets och Förvaltningens för Sjöärenden arkiv finns att beskåda på Krigsarkivet medan Lotsstyrelsens förvaras på Riksarkivet. I Lotsstyrelsens arkiv av år 1872 "Skrivelser från myndigheter och enskilda" dnr 1145 anmodar Förvaltningen för Sjöärenden Lotsstyrelsen att yttra sig över en ansökan från ett antal lotsar att upprensa Kolsundet m fl platser utefter farleden i Mälaren samt också yttra sig över utprickningen i den sk norra farleden i Mälaren (mellan Adelsö och Granfjärden via Hjulsta). I dnr 1356 svarar Lotsstyrelsen efter verkställd undersökning av den norra farleden att inalles 7 prickar är utsatta efter hela sträckan, samtidigt som man konstaterar, att minst 30 behövs till en början. Avslutningsvis konstaterar man att denna farled är högst osäker intill dess en noggrann upplodning hunnit företagas.

Under en semestervecka i juli 1981 snabbinventerade jag sträckan Bockholmssund-Stockholm, avseende krogar, vrak, tegelbruk, ångbåtsbryggor o s v, som jag redan hade mer eller mindre lösa uppgifter om. Avsikten var att få en personlig orientering i området och att mer exakt kunna pricka in de uppgifter som jag redan hade noterat genom litteratur och kartor.

En del osorterade notiser kan vara av allmänt intresse:

Vid Bockholms-Sättra, för att börja i väster, fanns ett tegelbruk invid stranden. Syd om Bergholmarna i farleden finns sedan 1973 ett vraktecken i sjökortet, vilket utmärker lastfartyget Underås 11, byggd i cement, vilket förläste i vårisen c 1970. Hon ligger rättvänd med fören i ostlig riktning och är lastad med sand.

Vid Helgö ångbåtsbrygga i Bockholmssundet har en sjökrog varit inrymd i ett hus som står kvar på platsen och fortfarande är bebott. Nästa sjökrog återfinnes vid Lurudden, på Helgös östsida. Denna krog existerade en kortare period runt 1850 med Anders W Stenmark som krögare. Huset är byggt omkring 1760 och bebos nu året runt av en familj. Ågarlängd finns bevarad för huset sedan början av 1800-talet. Innehavarna är samtliga torpare/arrendatorer utom just denne krögare.

De märkliga fornlämningarna på Helgö är icke att förglömma. En trevlig läsning om detta finner man i Holmqvist/Granath: Vikingar på Helgö och Birka(1980).

På södra landet ligger Vällinge, där Hemvärnets Stridskola återfinnes sedan 1943. Straxt intill ångbåtsbryggan hittar vi Mälarens hittills största kända vrak, o 40 m långt. Fartyget har uppenbarligen seglat rakt in i bergväggen och ligger med aktern i nordvästlig riktning på 12 meters djup. Vrakets däck är borta och likaså lasten. En person som fridök på 1950-talet ned till vraket hittade ett skillingmynt, slaget 1837, under ett spant. Vraket är f ö inte identifierat.

Bornsjön har avvattnats vid Vällinge genom en tidvis strid å, vilket medfört att kvarnar, sågverk o dyl ända sedan åtminstone 1100-talet tagit åns tjänster i anspråk. På samma plats har även ett mässingsverk legat. Stockholms första elektricitetsverk förlades just till Vällinge.

Vidare har det funnits ångbåtsbryggor vid Sturehov, Sturehäll, Norsborg och Ekerö kyrka. Vid Sandudden, Sandvik, innanför Fantholmen, har ytterligare en sjökrog legat. Dess exakta plats och historia känner jag inte till. På platsen huserar nu en fritidsbåthamn.

Vid Rödstens udde på Ekerö finner vi nästa sjökrog, i den långa raden av sådana inrättningar vid inloppen till Stockholm. Där bor nu läkarfamiljen Ihre sedan många år tillbaka. Herr Ihre har mycket att berätta om Rödsten med omnejd.

Namnet Rödsten torde ha sitt ursprung i att udden till stor del består av röda granithällar. I seklets början transporterades stockholmsresenärer från Adelsö till Munsö via det nuvarande färjestället för landtransport till Rödsten för nästa överskeppning till Hallunda och vidare landvägen in i Stockholm via Söderport. Svartsjöborna åtnjöt en annan transportroute. Överskeppningsstället Rödsten-Hallunda är mycket gammalt. Ön Estbröte mitt i gattet omnämns ofta på kartmaterial som Hästbröte, vilket dock är felaktigt. H-et är ett s k roslags-h som grasserade även i Södermanland, enligt modell an Hösterman, ni vet. Ön skall heta Estbröte(eg -böte)efter slaget med de estniska piraterna, som påstås ha stått där. Både Estbröte(-böte)och Rödsten har varit platser för vårdkasar. Den store språkforskaren Elias Wessén, som var nära bekant till familjen Ihre, har visat, att namnformer på Jungfru- och Mö- bl a använts på tränga sund och eprövade farleder. Bl a nämns termen möjord för ännu ej använd jord. Straxt öster om Rödsten återfinns Jungfrusund och Jungfruholmarna. På Jungfruholmarna hade man tidigare i historien(medeltid)anordnat ett rådsmöte mellan landets biskopar och rikets råd(Wessén). Anledningen till att mötet förlades just dit var att öarna ansågs lättförsvarade. Samtliga deltagare i mötet hade ju dessutom sin personliga försvarsstyrka med sig.

I Stockholms stads tänkebok av 7 oktober 1594 kan man läsa följande:

"Då kom för rätten Håkan Jonsson skrivare vid Kopparberget, och talade till Mattz Knutzon, borgare(skeppare)i Västerås, att han hade fraktat något"kongl. maj:tz godz"på hans skuta, här i Stockholm och till Västerås, och han hade mot hans vilja löpt härifrån, och godset var som borta blivit, och somligt i

vattnet fördärvat, begärandes veta vem som skulle ersätta skadan. Därtill svarade Matz Knutzon, att han hade här länge legat, och litet haft att förtära, därför hade han aktat sin vind, och då han hade kommit in mot Röde Sten vid Äckeröö, och där legat om natten, hade uti denna förledna Michelsmesse 29/9 natt uppväxt en oförmodad stark storm, och så hastigt att han icke kunde komma sig ut på rygden(fjärden)till sjöss, före en han var överfylld med vatten, så att skutan sjönk neder, och sade Matz Knutzon sig det icke kunde bättre, förty han och med sitt folk(skepparen och 2 matrosar)hade gjort all sin plikt, men det hjälpte inte, förty stormen var allt för stark, detta ärende blev övervägt, och efter det alla väl vet huru Guds väderlek på den tiden hastigt uppväxte, kunde man icke befinna att Matts Knutzon kunde det bättre, om än Håkan Jonsson eller någon på hans vägnar hade varit på skutan tillstädes, förty skepparen hade ju gärna räddat sin skuta, och kunde de för rätten sutte icke döma, varken efter skipmåle balken eller samvetet, att antingen Matz Kuntzon eller Håkan Jonsson äro skyldige att betala denna skada, utan räknar detta för en olycka, "then aff Gudz wederläck skeedt är."

Redan då torde således överskeppning med brygga och sjökrog vara organiserad på platsen. Det äldsta kända kontraktet mellan huvudfastigheten Ekebyhof och krogaren på Rödsten daterar sig visserligen till 1790. Verksamheten borttynar vid 1800-talets slut. Krog- och bryggresten finns på uddensvästsida.

Vid 1800-talets mitt klagade innehavaren av Luruddens krog i en skrivelse till myndigheterna över ett hiskeligt liv, fylla och slagsmål vid Rödstens krog, varför denne menade att detta inte fick fortsätta så under krogform(för egen vinnings skull, kan man tänka). Ihres anfader fick stå som ansvarig vid aktuell myndighet ta beslut i detta ärende och kunde intet annat konstatera än att förhållandet icke var värre vid Rödsten än vid den klagandes egen krog, Lurudden, varför udda fick vara jämnt. Verksamheten kom alltså att fortsätta som förr, blott att Lurudden blev den kortvarigaste.

Jungfrusunds Varv var Uppsala Transportbolags nybyggnads- och reparationsvarv. UTB gick upp i TB på 1910-talet.

Vid Albysjöns inlopp har 4-5 tegelbruk legat tämligen koncentrerat, enligt Eureréns ångbåtskarta. I Vårby i östra utloppet låg även en sjökrog, fastän exakt position saknas för ögonblicket.

I Estbrötesundet har en lång rad incidenter inträffat, av vilka jag nöjer mig med att nämna ett par. En "Smedjebacksskuta" påseglades 27/4 1869 av ångfartyget Wermland. Smedjebacksskutan rullade runt ett varv och tappade sin last av 1000 centner tackjärn. Fartygen kunde räddas, om också med vissa skador. 12/5 1891 kolliderade slupen Adelia/2596, kollastad, med ett ångfartyg och sjönk. Adelia bärgades dock senare.

Sydost Kungshatt i farleden ligger vraket av m/f Nore/5868, vilken förläste med sandlast från Underås 1953, varvid skepparen drunknade. Utmärkt med vraktecken i sjökortet.

På Kungshatt har tre tegelbruk legat. Kungshatts Tegel AB hade i seklets början en mängd prämar att leverera tegel i.

I Sättra, på farledens södra sida, finns nu en båthamn med bensinbrygga (BP). Väster om hamnen har den gamla sjökrogen Arboga kök legat. Endast grunden återstår numera. Flaskor och keramik från 1700-talets mitt har anträffats i vattnet utanför krogen. Öster om båthamnen låg sjökrogen Rostock i ett hus, som visserligen står kvar, men är fallfärdigt. Joh. Fischerström skriver i sitt "Utkast til Beskrifning om Mälaren (1785)" s 22, om Rostock:

"Byggningen på Råstock var usel. En gumma och en katt var de enda lefvande jag der såg. I stugan hängde framför fönstret, i långa urklipta papper, några rödlökar, hvilka der artigt utspirade, til bevis af hvad fastighet denna matnyttiga växten äger."

Omedelbart öster om Rostocks krog låg Sättra Varv. Varvet var i drift redan under 1870-talet då Johan Land stod som ägare. Under 1890-talet drevs varvet av J & D Berggrens Transport AB. I annonser gör varvet reklam för sina reparationer och nybyggnationer av prämar och jakter. Varvet nedlades under 1930-talet.

I Mälarhöjden har ännu en sjökrog legat. På Björnholmen, på andra sidan farleden, har en sjökrog legat vid vattnet. Den är nu riven. Invid huvudgården på ön står en bebodd byggnad kvar, vilken även varit sjökrog. Den som nu bebodder huset minns att höskutorna som skulle till Stockholm oftast lade till vid Björnholmen.

Vid Klubbensborg låg "Fader Hööks krog."

I Vinterviken låg Nitroglycerinfabriken (Nobel). Fabriken innehade på 1890-talet ett ångfartyg (bogserbåt?) vid namn Vinterviken.

Vid Ekensberg låg tidigare Ekensbergs Varf, som på sin tid tillhörde Stockholms Transportbolag. Varvet är nu nedlagt och bostäder har uppförts där.

Straxt väster om Essingeledsbron i Gröndal har ytterligare en krog legat.

På St Essingen finns resterna av Vårdshuset kvar invid Vårdshusbryggan.

Slupen Carl av Köping förliste 1868 i Essingesundet, men kunde omgående bärgas och återinsättas i segelsjöfart. C 200 m i öster från Vårdshusbryggan ligger två slupar på fyra meters djup med förarna mot varandra. De har sannolikt sammanstött och förlist. Sluparna är ännu inte identifierade.

På L Essingens sydsida, där Electrolux nu ligger, låg under 1800-talets första halva ytterligare en krog. Straxt söder om landsvägsbron mellan L Essingen och Marieberg låg Essingevarvet, som bildades 1849. Varvet hade en kort blomstringstid till 1854, då ägaren avled. Under 1852 färdigställdes på varvet kappseglingsskonerten Sverige, och 1854-55 byggdes klipperskeppet Therese. Änkan avyttrade 1857 hela L Essingen med varv, för att buteljfabrikation skulle upptas i de f d varvslokalerna. Om Essingevarvet kan mer läsas i Sjöhistorisk årsbok 1971-72.

På Långholmen, i viken väster om Västerbron, har Lilla Tullen legat. Denna avskaffades 1814, efter en välmotiverad ansökan från dåvarande skeppareälderman-

nen i Västerås, Isaac Norman, varefter förtullning skedde direkt vid Munkbron efter avslutad lastning.

På Långholmens-östra udde har sedan c 1700 Skutskepparvarvet, därefter Långholmsvarvet och numera Mälavarvet, legat. Inne på varvsområdet fanns åtminstone på 1700-talet en krog. Mindre reparationer och underhåll fortgår ännu på varvet. Långholmsvarvet drevs under 1800-talet i privat regi medan anläggningen var kommunalt ägd. Från 1700-talet finns diverse spridda handlingar bevarade på Stockholms Stadsarkiv. Företagets arkiv från 1800-talet är, tyvärr, i likhet med de flesta andra företagsarkiv, spårlost borta.

Detta var en snabbhistorik i notisform efter södra farleden, enligt principen 'från krog till krog.' En betydligt fylligare historik kan sammanställas med tiden, om områdena systematiskt genomgås i arkivaliska källor, redan utgiven bygdelitteratur samlas och gås igenom- och muntlig tradition lika effektivt upptages. Detta är måhända något att hugga tag i för någon samhällsvetenskaplig institution?

Kjell-Ove Matsson, Västerås.

#### Litteratur och källor:

Gripenhielms Mälarkarta 1689. Original på KB. Finns i nytryck hos Lantmäteriföreningen.

Mälarkartan 1739.

Euréns ångbåtskarta 1897. Nytryck saluföres av Stiftelsen Skärgårdsbåten.

Aktuellt sjökort(111).

Sjöhistorisk årsbok 1971-72: Gösta Webe: Essingevarvet-ett glömt varv.

Handbok för passagerare under resor med ångfartygen på Mälaren(1825). Original på KB. Utg i facsimile av bokförlaget Rediviva.

Holmqvist/Granath: Vikingar på Helgö och Birka. 1980.

Fischerström, Joh.: Utkast til Beskrifning om Mälaren. 1785. Utg i facsimile av bokförlaget Rediviva.

Hallström, Gunnar: Mälarearnas historia. 1969.

-"- : Samhällshistoria från Mälarearna. 1972.

Berefelt, Gunnar: Bilder från en mälarfärd år 1688: Gripenhielms mälarkarta och dess vyer. 1966(Acta Bibliothecae Regiae Stockholmiensis 111),KB.

Arnö, Ivar: Mälaren: historia och historier. 1972.

-"- : 1000 år vid Mälaren. 1979.

