

## Skärgårdstrafiken på 1800-talet.

av Viktor Pettersson (1934)



**Från urminnes tider, alltifrån det våra förfäder började paddla sig fram i sina primitiva kanoter, ha människorna så småningom gjort sig till härskare över vattnet, avstånden må nu vara hur stora som helst. Men årtusenden har det tagit från den först urholkade kanoten fram till de stora atlantjättarna, som i dag plöja världshaven.**

**Men för en mansålder sedan var det annorlunda, innan ångbåtarna börjat trafikera kusten. Detta gäller främst skärgårdens befolkning och i första hand öborna.**

Dessa senare, som i ett ej så ringa antal befolkade de större och mindre öarna i Södertörns skärgård, måste i sina små båtar antingen ro eller segla till Stockholm, Trosa och Södertälje för att sälja sina produkter. Var det medvind, sattes seglen upp, i annat fall fick årorna tagas till. De som voro med den tiden kunna tala om vad det vill säga att ro en hel dag eller längre och få händerna flådda, eller att i en liten båt ute på Mysingen råka ut för storm. Det är ett hårt och strävsamt yrke att vara fiskare, tålamodsprövande och ofta litet givande. Förr, när inga motorbåtar fanns, var det förenat med mera arbete, då handkraften fick ersätta den drivkraft, som nu oljan och bensinen övertagit.

Min mor, som var född på Ornö 1836, hade mycket att berätta om skärgårdslivet förr. Mina morföräldrar arrenderade den tiden ett litet ställe på Ornö, som hette Bruket, till vilket hörde fiskevatten. Morfar, som allmänt kallades för Kurlandsgubben (han hette annars Jakob), hade jämte tre kamrater kommit i en öppen båt över Östersjön till Ornö. De unga männen hade flytt undan de ryska knektarna, när de kommo för att taga dem till krigstjänst.

Jakob stannade på Ornö, där han gifte sig med en flicka, som hette Anna, f. 1808. Hon överlevde sin man odh dog så sent som 1903, nära 95 år gammal. Då Jakob och Anna blivit gifta bosatte de sig i Svinnock och senare i Bruket, till vilket hörde litet jord och fiskevatten. Då dottrarna, som voro två (en son dog i späda ålder), blivit fullvuxna, fingo de vara med på sjön. Redan kl.3 togos skötarna upp. När strömmingen var avplockad och allt var klart, fick en av dottrarna taga båten och ro till Stockholm, där det lades till i Fiskarhamnen, en plats där det ej var vidare gott om utrymme. Vissa dagar kunde där ligga tredubbla rader med fiskarbåtar, och för att komma i land fick man gå ur båt i båt minst två gånger.

För de unga skärgårdsflickorna var detta rörliga liv, då de fingo ro till Stockholm och sälja, helt visst något, som de längtade efter. Glada, hurtiga, sjungande sina folkvisor tänkte de knappt på faran, förrän stormen var över dem, knappt ens då.

En dag, det var för övrigt påskafton, då min mor sålt sin strömming och vände åter mot hemmet, blåste det upp till full storm. Sedan två åror förlorats kunde ej kursen hållas, och båten kastades som ett snäckskal på de höga vågorna. Vinden var dock sådan, att båten drev mot ornölandet. En katastrof kunde ske vilket ögonblick som helst mot de förrådiska skär, som bränningarna bröto emot. En våg, större och kraftigare än de andra, kommer och fyller båten till hälften. I nästa minut kastas båten upp på land mellan två bergskrevor, men sjön suger den åter till sig. Nästa våg för båten än en gång upp på land. ögonblicken äro dyra, ett språng ur båten, innan den på nytt går tillbaka.

Räddningen skedde också i sista minuten, båten kom aldrig mer upp på land utan sjönk vattenfylld som den var.

Skymningen hade redan börjat, och där stod nu den ensamma kvinnan genomvåt i stormen och vårkylan. Från sjön hade hon ingen räddning att vänta. Ingen båt syntes till, och ingen skulle heller i det nu inbrytande mörkret, bland de förrådiska bränningarna våga lägga till på den plats där den vinddrivna båten blivit uppkastad. Faran var ej över än. Kunde hon bara taga sig över skogen och bergen fram till någon stuga, innan hon dukade under av trötthet och köld, var det ingen fara.

Efter ett besvärligt klättrande i bergen kom hon till sist i lä för stormen, men andra svårigheter mötte genom den snö, som låg kvar i skogen och nu var stadd i upplösning. Vid varje steg hon tog, kände hon, hur det iskalla smältvattnet rann ned innanför kängskäften. Hon fortsatte att gå, gick i nattens mörker utan något säkert mål, utan att veta, var hon befann sig. Över kärr och moras, över berg och genom snår gick vandringen i påsknattens mörker. Hon snävade, föll och stötte sig blodig väl hundrade gånger. Livet är väl kärare än allt annat, och är man blott tjugo år, ger man ej upp, så länge det finns en gnista av hopp.

Efter en mödosam vandring i den tröstlösa och mörka skogen, när tröttheten till sist började kännas överväldigande, bröt plötsligt en ljusstrimma fram mellan de glesnande träden. Den långa och mödosamma vandringen i skogen var slut, och snart var hon framme vid stugan, vars eldsken sänt hoppets livgivande stråle till den i nattens mörker trötta och irrande varelsen. Klockan var då fyra på morgonen. I stugan bodde ett åldrigt par, som kände igen henne och gav henne torra kläder samt mat och en skål uppkokt mjölk att värma upp sig med. Sedan hon vilat och sovit, fortsatte hon samma dag till sitt hem. I hemmet hade naturligtvis rått sorg och förstämning och knappt något hopp hade hysts, att deras flicka skulle komma hem med livet efter den hårda stormen.

Från Yxlo och Nynäs skärgård rodde man om sommaren den långa vägen till Stockholm. Då var det att ge sig iväg kl. 6-8 på f. m. Hela dagen gick åt att ro, och först sent på kvällen passerades Dalarö.

Mellan Dalarö och Stockholm låg Fjäderholmarna, en omtyckt plats för skärgårdsflickorna, som där fingo dansa och dricka kaffe. Ekholmen var ett annat rastställe mellan Dalarö och Stockholm.

Dalarö, som från början antagligen varit ett fiskeläge, utvecklade sig så småningom till en tilläggsplats för skepp, som vintertid för ishinder ej kunde gå direkt till Stockholm. Kaffe och annat styckegods, som med skepp och båtar kom från utlandet, lastades över på böndernas åkdon och forslades av dessa landsvägen till Stockholm. Ända till fyratio föror voro synliga på en gång på vägen från Dalarö, och det var en rätt så god förtjänst för de österhaningebor, som visste hålla sig framme för att tjäna en slant. Förtjänsten kunde gå till 6-7 kr. om dagen för häst och karl, en god dagsinkomst den tiden.

På 70-talet slutade denna trafik, sedan Stockholm genom kraftigare båtar börjat få bättre förbindelse med öppna havet. Dalarö var åtminstone ännu på 60-talet mindre bebyggt, så som de äldre kan minnas platsen. Ej långt från kyrkan i närheten av likboden stod ett träd, där alla samhällets kungörelser spikades upp. Folket kallade detta träd för "kunskapens träd", ett namn som antagligen mera var tillkommet på skämt.

När hjulbåten Jakob Bagge på 60-talet började göra sina turer utefter Södertörns skärgård, begynte en ljusare och gynnsammare tid för Södertörns kustbefolkning. Efter Jakob Bagge följde båtarna Dalarö och Dalarö-Ström. Senare tillkom ångaren Sirius. Bland kända befäl på dessa båtar kan nämnas kaptenerna Pettersson, Alexandersson, Vendel, Flygare och styrman Sundin.

Jakob Bagge gjorde i början ej längre turer söderut än till Lund i Ösmo. Först år 1876 förlängdes turerna till Kalvö Strömmar. 1883 byggdes bryggan invid nuvarande Nynäshamns station, som kom att bli slutmålet, då ångaren gjorde sina sedvanliga turer. Det hände dock, att båten efter kallelse gick upp i Nynäsviken för att taga spannmål ombord från Nynäs gård.

Det kan i detta sammanhang nämnas något om hur stranden såg ut förr på sträckan Lövlund fram till Nynäshamns station och Frejas varv. Alla nynäshamnsbor har väl lagt märke till den stora utschaktningen utmed Nynäsvägen norr för gamla Lövlund, där Ekenstam hade sin brädgård. För längre tillbaka fanns där ett tegelslageri hörande till Nynäs säteri. Backen kallades in i senare tid för Tegelbacken.

Leran till teglet fanns att få strax intill på andra sidan om vägen, där nu i dagarna tomter säljas för byggnadsändamål. De djupa groparna här vittna om ett föregående arbete från en tid, då arbetaren hade det långt svårare, med längre arbetsdag, tarvligare kost, sämre bostäder och litet betalt för arbetet.

Vid stranden nedanför Lövlund låg en brygga, hörande till Nynäs egendom. Bryggan var avsedd för skutor, som gick mellan Nynäs och annan ort. Sjöfarten på Nynäs går säkert flera hundra år tillbaka i tiden, då tjära brändes i skogarna och skeppades ut. Tegelslageriet, som tillkom senare, troligen på 1700-talet eller i början av 1800-talet, låg mycket bra till för utskeppning av det handslagna teglet, då bryggan låg strax intill. Den stora utschaktningen, där tegelslageriet låg, verkställdes när banan byggdes och jordmassan gick åt till fyllning av området vid stranden. Nedanför Järnvägshotellet finns, som känt är, en större träbrygga. Längre tillbaka fanns där i stället en mindre träbrygga för roddbåtar, hörande till Norra och Södra Mörby. Av Norra Mörby finns ännu boningshuset kvar, men det är ombyggt för tjänstepersonalens räkning, där det ligger intill hotellet. Högre upp i parken, i närheten av de små kolonilanden, lågo uthusen till Norra Mörby. 1885 brann logen ned med alla inventarier, som fanns där. Om ej så snar hjälp kommit från Dalarö-Ström, som bisträckte med manskap och sprutor, skulle ladugården brunnit upp den med. Längre ned i parken på den gräsbevuxna slutningen synes likaledes grunder efter boningshus och källare. Här har Södra Mörby legat. Till detta ställe hörde ingen jord, utan där bodde endast en fiskare, som uteslutande levde på vad fisket inbringade.

På den plats, där trävaruhandlare Viberg har ved- och virkesupplag, låg för ångbåtens räkning ett kolförråd upplagt. Holmarna, på vilka Frejas varvs byggnader ligga, kallades Granholmen, Rönklubben, och den längre ut på djupare vatten uppskjutande stora stenen Smörpundet. De bägge cementpelarna i sjön mellan Bedarö och Nynäshamn götos 1923. Kvarnen invid bryggan uppfördes 1925.

Tre gånger i veckan gick båten från Stockholm till Nynäs och vice versa. Avgångstiden från Stockholm var på sommaren kl. 2 e. m. På hösten annan tid. Från Nynäs gick båten på sommaren kl. 5 f. m., men något senare på hösten. De platser, som båten lade till vid, voro räknat från Nynäs: Yxlö, Kalvö Strömmar, Himmelsö, Lund, Storbacken, Muskö, Berga, Vitså, någon gång Dalarö, Små-Dalarö och Ängsö.

Från Ängsö gick båten direkt till Stockholm och lade till vid Nybron i närheten av Nationalmuseum. Vägens längd, så har det uppgivits, var cirka nio mil och tog en tid för båten av sex till åtta timmar. Något före jul lade båten upp för att följande vår, då det blev öppet vatten, börja trafiken igen.

De som sjövägen gjorde resan till Stockholm fick bereda sig på tre dygns bortavaro från hemmet, om de ville följa med samma båt tillbaka. En möjlighet fanns ju att följa med en bondskjuts från Stockholm eller den båten, som gick den västra skärgårdsleden genom Södertälje kanal till Tottnäs i Ösmo, ifall denna båt gick på olika dag.

Under vilka förhållanden som helst var det tidsödande och besvärligt med kommunikationerna förr. Båtarna hade därför ej någon synnerligen stor persontrafik, men voro bra att ha för dem som ville slippa den långa och besvärliga landsvägsresan till Stockholm.

Som kommunikationsmedel för de större gårdarnas livsmedelsförsäljning hade ångbåtarna en viktig mission att fylla. Likaså för handlaren, som från staden tog hem sina varor genom båten, var det förmånligare att hämta vid bryggan, vad han behövde än att åka till Stockholm, som ställde sig dyrare. Det var således de större gårdarna och handlarna, som gjorde, att ångbåtstrafiken kunde bära sig. Persontrafiken gav ju alltid litet pengar åt ångbåtsbolaget, även om det ej utgjorde någon större inkomstkälla.

Lustresor anordnades vid midsommartiden och rönnte livlig anslutning. Båtarna gingo då ut i skärgården under dans, sång och musik, så nog var det roligt att vara med, så länge sämjan var rådande. Spriten, som fört så många till fördärvet, gjorde dock, att en och annan lustresa blev mindre lyckad.

En sådan lustresa, där åtminstone båten blev förskonad från bråk och slagsmål ombord, gick av stapeln i början av 80-talet. De lustresande hade just stigit utav vid Lund i Ösmo och kommit upp på vägen mellan statarestugan och herrskapsbyggnaden, då det brakade löst med ett större slagsmål. Först när ägaren, patron Zins, kom dit i sällskap med en stor och grov grundläggare och denne med en stör börjat gå lös på slagskämparna, blev det slut på slagsmålet. En ung bondson, sedermera handlare, hade blivit värst tilltygad och blödde ymnigt ur ett djupt sår på kinden. Orsaken till slagsmålet var tvåfaldig: spriten och kvinnan.

Den överfallne var dock nykter, men det troddes, att bakom det hela låg andra motiv, som nu genom spriten kom att utlösa sig. Bondsonen, som hade ett fördelaktigt utseende, var helt nyligen inflyttad från en grannsocken och stod just i begrepp att gifta sig med en rik och för sitt fridfulla sätt av många eftertraktad flicka. Här fanns nu ett tillfälle för rivalerna att hämnas, sedan spriten givit dem mod, och nu skulle han få sota för vad han tagit bort för andra.

Den västra ångbåtsleden från Stockholm genom Mälaren och Södertälje kanal till Tottnäs i Ösmo tog sin början vid tiden omkring 1870. Då inga absolut säkra uppgifter har kunnat erhållas annat än dem, som lämnats av äldre personer, kan ej med säkerhet avgöras, om det var i slutet av 1860-talet eller i början av 70-talet den första ångbåten kom till Tottnäs. Alla tycks dock vara samstämmiga om att den hetat Trosa. En äldre man vill minnas, att kaptenen hette Holm. Sommaren 1870 lade ångbåten till vid färgstället mit emot Lyktan på Torön. En äldre fru har talat om, att hon den sommaren reste in till Stockholm med båten för att hälsa på sin fästman, som det året exerceerade beväring. Tiden är lätt att fastställa, då hennes fästman, som hon sedan blev gift med, var född 1849. Då den litet högre upp liggande bryggan blev färdig, lade båten till där i stället för vid färjstället. Efter en senare uppgift skulle den första båten kommit till Tottnäs midsommaraftonen 1867. Trosa liksom Dalpilen voro små båtar och hade ej någon längre livslängd. Om Dalpilen gick regelbundna turer mellan Stockholm och Tottnäs, är ej känt. Båten omtalas i alla fall mycket litet, och det är ju möjligt, den kom till Tottnäs någon enstaka gång.

Efter Trosa och Dalpilen kom Hållsviken, som senare ändrades till Nya Hållsviken. Nya Hållsviken var den sista båten som gick regelbundna turer till Tottnäs. Kaptenerna Hagberg, Vendel och Ramberg samt styrmännen Molin och Strikerts tjänstgjorde som befäl på dessa båtar. Hagberg var en gammal ostindiefarare, och Vendel var samme kapten, som förde befälet på Dalarö Ström.

Båten gick i allmänhet tre turer i veckan och kom till Tottnäs på kvällen, där den låg över natten. Kl. 5 på morgonen gick båten till Byviken på Torö för att hämta de varor, som voro inlagda i magasinet och som Herrhamra gård fört dit för vidare befordran till Stockholm. Dagen förut hade det flaggats från Fårudden, att det fanns last att taga in där.

Byviken ligger på Torös västra sida. Vägen dit från Storbyn, en utgård till Herrhamra, går förbi ett rakt i höjden uppstigande berg, som synes från Storbyn. Berget kallas för Högklint och är säreget för Torö.

Landningsplatsen vid Byviken var ej den bästa, då flera förrådiska grund finns utanför. På hösten, när det var mörkt om morgnarna, sattes kraftiga lampor upp vid stranden för att vägleda båten till bryggan.

Sedan båten på nytt lämnat Tottnäs, var nästa anläggningsplats Stennäs på Lisön och vidare Follnäs i Sorunda, en plats som ej angjordes på senare tid. Då båten gick dit på 1870-talet gick den ej upp i Follnäsviden utan lade till på den västra sidan. Från Follnäs fortsatte båten till Rangsta, sedan bryggan där blivit färdig. Nästa brygga, där båten stannade, var vid det stora godset Fituna. Viad var sista angöringsplatsen, innan båten kom till Södertälje. Någon enstaka gång angjordes Sandvik på Lisön för inlastning av ved. Från Södertälje fortsatte båten genom Mälaren till Stockholm, där den lade till vid Riddarholmshamnen kl. 2-3 e. m. Vägen från Tottnäs beräknas till cirka 8 mil och resan tog en tid av 6 till 8 timmar. Ångbåtsbolaget lät vid midsommaren båten gå lustresa till Stockholm eller åt annat håll. På två av dessa resor hade jag tillfälle att följa med. Den ena resan blev en upplevelse av det angenäma slaget. Den andra resan blev också en upplevelse men av helt annat slag.

Den första lustresan anträdde midsommaren 1889, då båten gick från Tottnäs till Oxelösund, där folkskollärare Carl Sundblad, Sorunda, skulle hålla ett fredsföredrag. Efter en behaglig sjöresa kom-mo vi fram till Oxelösund, där det första vi såg, var de båda systerbåtarna Gauthiod och Svithiod, som lågo förankrade i hamnen.

Sedan vi stigit i land, skilde vi oss en grupp på sex-åtta personer, och tog tåget till Nyköping. Från tåget hade man tillfälle beskåda den vackra sörm-ländska naturen, som vid denna tid stod i sitt flor. Jag tror, att landskapet här är vackrare än när man från Södertälje reser på tåg till Norrköping. Framme vid Nyköping besågo vi först det minnesrika slottet, som vid den tiden såg en smula förfallet ut. Efter att ha passerat genom en del av staden, där Nyköpingsån flyter fram, kommo vi till pastor Sandstens bostad. Pastorn hade förut varit präst i Sorunda, och efter vad det såges mycket omtyckt av församlingsborna. Nu blev han glatt överraskad av vårt besök, då alla så när som en enda av oss var sorundabor.

Medan riksdagsmannen Lars Petter Larsson, Berga, Sorunda, talade om kyrkliga och familjära förhållanden från Sorunda, bjöd den vänlige och gode pastorn oss på saft, vilket smakade bra i sommarvärmen. Efter vårt besök hos pastorn gingo vi direkt till stationen för återresa till Oxelösund. När vi återkommit, hade Sundblad redan hållit sitt fredstal och gått ombord.

Det dröjde en stund, innan båten gick, men för att vara säkra på att komma med gingo vi ombord och sutto snart framför det doftande kaffebordet. Under tiden lade båten ut för att föra oss tillbaka mot Södertörns fagra och på historiska minnen mångbesjungna strand. Hela dagen hade det härligaste väder rått med strålände sol och ljumma vindar. Ingen sjögång, intet bråk eller störande uppträde ombord, allt var frid, fröjd och gamman. Var det för att vi hade Sveriges störste fredsapostel ombord kanske?

Vid Tottnäs fingo ösmoborna gå i land. Då båten lade ut från bryggan stod den entusiastiske fredskämpen Carl Sundblad på däck. Från folkmassan i land hördes då en kraftig röst höja ett "Leve Sundblad! Leve freden!" Hyllningen mottogs av Sundblad, efter vad det tycktes, med djup rörelse. Den här lustresan var ej den sista, men för dem som voro med blev den ett ljukt och vackert minne. När senare de äldre båtarna inställde sina turer, sedan järnvägen övertagit gods- och persontrafiken, så försvann för alltid ett stycke södertörnshistoria, ett glatt minne från den tid, då de vita skärgårdsbåtarna lade till vid de enkla träbryggorna i någon av Södertörns vikar.

En annan lustresa upplevde jag midsommaren 1893 på Nya Södertälje, då besättningens råa och brutala uppträdande och våldförande på en passagerare var sådant, att ett rättsligt efterspel borde ha följt. En trädgårdsdräng från Follnäs, Sorunda, antagligen rörd av starka drycker, hade svårt att hålla sig inom de gränser, dit anständighet och ett gott uppförande höra. Det var isynnerhet damerna, som blevo utsatta för hans närgångenhet och måste fly undan den påträngande karlen, som de helst ville vara i fred för. Till sist fann kaptenen sig föranlåten att komma ned "på däck, men det hjälpte ej det minsta på den av spriten påverkade ynglingen. Rätt som det var, fick kaptenen se en flaskhals sticka upp ur rockens innanficka på trädgårdsdrängen. Hastigt och lustigt drog kaptenen upp en liten flaska fylld med härlig konjak, som drängen försett sig med, och innan drängen hunnit gripa tag i sin kära flaska, singlade den redan i luften, för att gå vidare mot sjöbotten, där den troligen ligger än i dag.

Detta var mer än drängen kunde bära och hade kaptenen trott sig få honom lugn, så var det nu, sedan han mist den lilla flaskan med innehållet, helt enkelt omöjligt. Vad befälet nu skulle ha gjort, hade varit, att de satt in karlen i det lilla förvaringsrummet, som fanns under däck. I stället kom en av besättningsmännen fram och tillsade honom att vara lugn, eljest skulle det bli smörj. Att resonera med en drucken person var i detta fall lönlöst, men detta insåg ej besättningskarlen.

Den starke och undersätsige besättningskarlen greps nu av ett formligt bärsärkarseri och fick tag i det stackars offret, som ej kunde försvara sig. Nu började en dans runt däck, där knytnävar, sparkar och danska skallar haglade över stackaren. När den vilda sällen slagit sig trött och han tyckte offret fått nog, då kläderna voro sönderrivna och blodiga, ansiktet sönderslaget, då först fälldes däcksluckan upp och utan barmhärtighet skuffades den ömkliga gestalten ned i det mörka kyffet, varpå luckan fälldes igen och reglades. Innan slutakten av det vidriga skådespelet gått till ända, hade båten kommit fram till Södertälje och var på väg genom kanalen. Som det nu var dager, hade uppträdet på båten observerats av ungdomarna i staden som naturligtvis en sådan natt var ute. Allt efter som båten gick fram i kanalen följdes den av en lång rad med halvstora pojkar och fullvuxna ynglingar i 15-20-årsåldern, som med långa kliv sprungo uteder kanalen, nyfikna på att se den vilda och blodiga dansen på däck. Sakta, nästan ljudlöst, gled båten ur kanalen in i Mälaren. Allt hade åter blivit lugnt på däck, där passagerarna återtagit sina platser. Så gott som hela natten hade det hållregnat men nu började molntäcket lätta, och den uppgående solen lyste åter över onda och goda. Men under däck i den mörka arresten sov den olycklige trädgårdseleven från Follnäs den orättfärdiges sömn.

Besättningskarlens misshandel av trädgårdsdrängen hade dock hos flera passagerare väckt avsky och ett visst medlidande för den misshandlade. En äldre man fann sig föranlåten att för befälet på båten framhålla det olagliga i att misshandla en människa, "som ni här har gjort, och gjorde vi rätt, skulle ni anmälas". På detta svarades ej ett ord. Vid framkomsten till Stockholm var en polis till mötes och tog hand om den beklagansvärde mannen, som antagligen fick böta för fylleri och förargelseväckande beteende eller i brist på pengar sitta av böterna. Om befälet på ångaren fick böta för att de låtit en av besättningen grovt misshandla en virrig och drucken passagerare eller om besättningskarlen fick straff för misshandeln, är ej känt. Troligen gingo de fria från straff, ty där ingen åklagare finns, där faller ingen dom.