

## Båttrafik till Muskö

(Backspegeln nr 6, ©copyright Mauritz Henriksson 1999)

I dag kanske vi inte tänker så mycket på det, men Muskö är en ö, helt omgiven av vatten. Före 1964, då tunneln blev klar, fanns det ingen annan möjlighet att komma dit eller därifrån, än att åka båt. Utom vintertid när isen bar.

Naturligtvis har de bofasta på ön i alla tider klarat sina egna transportbehov. Dessutom har det funnits båtar för tyngre gods och djurtransporter i skärgården. Men järnvägens tillkomst och utbyggnad har ökat människors rörlighet. Framförallt har städernas befolkning velat komma ut på landet.

På Muskö, såväl som på många andra håll, hade man på 30-talet börjat stycka av tomter för sommarstugebebyggelse. Därmed kom också behovet av ökad kollektivtrafik till ön.

Mickrums brygga på Muskö, respektive Söderby brygga på fastlandet, var sedan tidigare etablerade förbindelsepunkter för båttrafik. Om denna, tidigare båttrafik, skall jag redogöra för i ett senare nummer av "I Backspegeln". Här kommer jag att berätta om den trafik som startades i slutet av 30-talet och senare blev knuten till Nynäsbanan.

Från början av 30-talet fanns det bussförbindelse mellan Tungelsta och Söderby brygga, som kördes i Nynäsbanans regi. 1938 tillfrågades Nynäsbanan om dom var villiga att låta denna gå vidare på färja till Mickrums brygga. För att sedan fortsätta till Bruket på sydöstra delen av Muskö. I det förslaget ingick en båtförbindelse till Utö därifrån.

Men Nynäsbanan var inte intresserade av det förslaget. Ledningen för järnvägsbolaget hade andra planer, och ville knyta ihop de större öarna i skärgården med en båtlinje från Utö via Mickrum-Söderby-Ornö och till Dalarö. Dom bedrev ju redan sjötrafik, både på sjön Drevviken och tidigare också kusttrafik mellan Nynäs och Valdemarsvik. (se nr 3 resp. nr 7) Dessutom hade det från 1926 funnits en båtlinje till ön Sandskär, utanför Nynäshamn, med anslutning till tågen.

En ökande båttrafik till Muskö kom istället att inledas av konsul Algård. Han var ägare till stora delar av Södra Muskö. Den delen kallades på den tiden för Mysingebaden. Algård hade nämligen börjat stycka av och sälja tomter på den delen av ön för sommarstugebebyggelse.

Pingsten 1939 kördes den första turen. Algård hade köpt ett ångfartyg med namnet "s/s Elfsnabben", och avsikten var att gå i trafik mellan Söderby brygga och Mysingebaden. (det som senare kom att heta Södra Muskö) Men i september samma år kom andra världskriget igång och fartyget gick mest med godstransporter mellan bryggorna runt Hårsfjärden. Även till marinens anläggningar vid Berga.

Efter krigsslutet, i maj -45, blev det ny fart på persontransporterna till Muskö. Och förstås också byggnationerna. Inte bara på södra delarna utan också på norra delarna av ön.

Detta hade till följd att Algård köpte ytterligare ett fartyg, "m/s Mabel", som döptes om till "m/s Mysingen". Det var ett lastfartyg som skulle sköta godstransporterna till i första hand södra Muskö. Men persontrafiken ökade till sådan omfattning att Elfsnabben fick ägna sig åt Norra Muskö, och lastfartyget byggdes delvis om, så att hon blev godkänd för, och kunde också ta passagerare till de södra delarna. Ännu ett fartyg, "m/s Vaino", inköptes och sattes in på passagerartrafiken till Södra Muskö under somrarna 1946-47.

Den 15 oktober 1947 övertogs denna båttrafik helt av Nynäsbanan. Formellt blev det Nynäshamns Skeppsmäkleri och Speditionskontor som köpte fartygen och Trafik AB Sthlm-Nynäs som utförde trafiken. Men båda företagen ägdes av Järnvägs AB Sthlm-Nynäs. Jag har valt att kalla alltihop för Nynäsbanan.

Dom övertog förresten bara fartygen "Elfsnabben" och "Mysingen" från Algård, "m/s Vainos" vidare öden känner jag inte till.

I stället köpte de in ett annat fartyg för trafiken på Södra Muskö. Det kom att bli "m/s Havsbussen", klassat för 77 passagerare. Vintern 1947-48 blev isen för svår för båttrafik.

Men den 11 mars kunde man köra ut en buss över isen till Muskö. Från och med mars –48 har man alltså haft busstrafik på ön. När isarna gick på våren kom man igång med båtarna igen. Nu gick man till flera bryggor enligt följande:

Elfsnabben gick från Mickrum via Nässelviken–Kvarnholmen–Valinge–Ingvaldsnäs–Norra Långgarn till Söderby. Och retur samma väg. Havsbussen gick från Österudd på Södra Muskö via Västerudd–Guldbådan – Muskö Havsbåd–Långgarn till Söderby. Och retur samma väg. Lastfartyget Mysingen gick med gods och passagerare till samtliga dessa bryggor efter behov.

På Norra Muskö ökade bebyggelsen ganska raskt. Detta gjorde att man efter några år blev tvungen att införskaffa ännu ett fartyg. Det blev "m/s Visingsö" som hade gått mellan Gränna och Visingsö i Vättern. Hon döptes om till "m/s Muskö" och sattes i trafik på Norra Muskö .

1957 skaffade John Eriksson, tidigare befälhavare på "Havsbussen", en ombyggd lastbåt som hette "m/s Rune". Med den började han att frakta över bilar från Söderby till Muskö. Man hade ju börjat bygga Örlogsvarvet och detta hade till följd att man både restaurerade gamla och byggde nya vägar på ön. Detta år såldes också lastfartyget Mysingen.

1959, den 15 november, gick första sprängskottet till Muskötunneln. 1962 kompletterade John Eriksson, d.v.s. Färjetrafiken Söderby–Muskö, med ytterligare en bilfärja, "m/s Lahela"

I och med bilfärjornas tillkomst sjönk passagerarantalet på Nynäsbanans båtar. Sommaren –62 gick dessa bara vardag före sön- och helgdag, och förstås på söndagar och helgdagar. Redan i maj det året såldes både "m/s Muskö" och "m/s Havsbussen". Det var alltså bara "Elfsnabben" kvar under sommaren 1962. Man slutade också att gå in till bryggorna Norra Långgarn och Kvarnholmen, men gick istället till Torpa Skog på Norra Musköturen. På Södra Musköturen vände man vid Västerudd.

Genom avtal från den 2 januari förkom också samtrafik mellan Nynäsbanans båtar och Färjetrafiken Söderby–Muskö.

Den 3 februari 1963 sålde Nynäsbanan sitt sista fartyg, "Elfsnabben", som också var det första som Algård köpte för denna trafik. Därefter sköttes förbindelserna mellan ön och fastlandet av de båda bilfärjorna.

Den 16 mars 1964 öppnades Muskötunneln för fordonstrafik. Numera går buss från Ösmo C genom tunneln och upp till Hyttan på Norra Muskö. Från Västerhaninge går buss till Söderby brygga med några turer om dagen. Men någon reguljär båttrafik till ön förekommer inte.

Fakta till detta avsnitt har jag hämtat ur boken "Nynäsbanan" av Landgren, Johansson och Hammar

## SNABBÖVERSIKT

- 1938 tillfrågas Nynäsbanan om att förlänga busslinjen Tungelsta–Söderby brygga via färja till Bruket.
- 1939 på pingsten inleder konsul Algård sin båttrafik till Södra Muskö med m/s Elfsnabben
- 1945 köper Algård lastfartyget m/s Mabel, sen. Mysingen
- 1946 inköps passagerarfartyget m/s Vaino
- 1947 den 15 oktober övertar Nynäsbanan all båttrafik. Nynäsbanan köper m/s Havsbussen
- 1948 den 11 mars, körs första bussen ut till ön över isen.
- 195? Köps m/s Visingsö som omdöps till m/s Muskö
- 1957 John Ericsson, Färjetrafiken Söderby – Muskö, köper en ombyggd lastbåt och fraktar ut bilar till ön.
- 1959 Nynäsbanan säljer lastfartyget Mysingen. den 15 november går första sprängskottet till tunneln.
- 1962 den 2 januari, avtal mel. Nynäsbanan o. John Ericsson i maj säljer Nynäsbanan m/s Muskö o. m/s Havsbussen John Ericsson köper ytterligare en bilfärja, m/s Lahela
- 1963 den 3 februari säljer Nynäsbanan sitt sista fartyg.
- 1964 den 16 mars öppnas Muskötunneln för fordonstrafik.