

Kusttrafik och Nåttarötrafiken

(Backspegeln nr 7, ©copyright Mauritz Henriksson 1999)

Jag har tidigare berättat att Nynäsbanan också bedrev sjötrafik. I nr 3 om sjön Drevviken och i nr 6 om Muskötrafiken. Jag vill påminna om att jag för enkelhetens skull skriver Nynäsbanan när det handlar om de olika bolag som ägdes av Sthlm–Nynäs Järnvägs AB.

Nynäsbanan hade redan i början på 1900-talet planer på att bedriva sjöfart i större skala. Inte bara planer förresten.

I maj månad 1905 köptes ett kombinerat last- och passagerarfartyg som hämtades i Åbo i Finland. Det var ett ångfartyg. Hon döptes om och fick namnet "s/s Margit". Margit var avsedd att gå i trafik från Nynäshamn och söderut efter kusten

Enligt fast tidtabell avgick hon månd., onsd., fred. från Nynäshamn till Oxelösund, Arkösund och Valdemarsvik.

Gods och passagerare med tåg från Sthlm C kl. 10:25 var framme i Oxelösund 16:25, Arkösund 18:20, och i Valdemarsvik kl. 22:00 på kvällen. Margit avgick i retur från Valdemarsvik kl. 10:00 tisd., torsd. och lördag. Man var då framme på Sthlm C kl. 21:50 på kvällen.

Det fanns också planer på att gå in till Trosa, men det blev aldrig av. Margit måste ha gjort god fart, för det är en bra bit till Valdemarsvik. Dessutom lastning och lossning i varje hamn.

Ångfartyget "Margit" gick den här traden till och med 1911. Hon ströks ur fartygsregistret i juni 1912.

Nynäsbanan började också med gods och passagerartrafik över Östersjön till Baltikum. På julafton 1908 avgick ångfartyget "Hertiginnan Maria" på sin första resa från Nynäshamn. Men man fick inget statligt stöd för passagerartrafik, så året 1910 blev det bara godstrafik. 1911 avgick hon från Norrköping på regelbundna turer till bl. a. Riga och dessemellan också till både Holland och England.

Men tyvärr, natten mellan 1 och 2 oktober 1911 förläste "Hertiginnan Maria" i en storm utanför holländska kusten. Samma höst slutade också Margit att gå i kustfart. Sedan blev det inte mer sjöfart av det slaget.

Men på Drevviken gick båtarna vidare. Från 1926 hade man båten "Tatra" som gick mellan Nynäs och ön Sandskär öster om Nynäshamn. Detta var mest utflyktsturer för bad och rekreation.

NÅTTARÖTRAFIKEN

1949 köpte Stockholms stads Idrotts och Friluftsstyrelse in delar av öarna Nåttarö och Rånö öster om Nynäshamn. Det innebar att det kom folk med tåg som behövde fraktas ut till dessa öar.

I början var det fiskarna i Nynäshamn med omnejd som ombesörjde transporter av fritidsfolket ut till dessa öar. Men den 17 augusti 1950 hyrde Nynäsbanan in ett passagerarfartyg från Waxholmsbolaget. Det blev fartyget "Tor VII" som fick göra dessa resor.

Det kördes bara till Nåttarö det här året. Priset för enkel resa med båt var då 2:- kr., och t.o.r. 4:-kr. Köpte man t.o.r.-biljett från Sthlm C kostade tåg och båt 10:-kr.

I slutet av 1950 skulle Nynäsbanan ha fått ett eget, nytt, fartyg, "m/s Havsvinden", som byggdes på Boghammars varv på Lidingö. Men leveransen blev försenad till slutet av maj 1951.

P.g.a. motorproblem fick man skjuta fram premiärturen till 16 juni. Men det hjälpte inte. Nya motorproblem uppstod och premiärturen inställdes helt. "M/s Havsvinden" återlämnades till varvet. Efter ombyggnad och motorbyte såldes hon till Waxholmsbolaget.

I stället fick "m/s Mysingen" från Muskötrafiken rycka in och köra ut passagerarna till Nåttarö och Rånö, som turen nu förlängts till. Tills vidare tog man också hjälp av fiskebåtar.

Veckan efter, som var midsommar det året, hyrde man in "m/s Rindö" och "m/s Östanå" från Waxholmsbolaget, för att klara av helgtrafiken.

Dags att se sig om efter något annat fartyg att ombesörja trafiken med. Det blev ångfartyget "Gustafsberg III". Hon ägdes av Gustafsbergs Porslinsfabrik, men användes inte längre av dem.

Hon namnändrades och fick heta "s/s Nåtarö". Med detta fartyg gjorde man två t.o.r. resor alla dagar i veckan, utom lördagar, då kördes ytterligare en t.o.r. resa.

Så såg trafiken ut fram till och med 1956. För till sommaren –56 hade "s/s Nåtarö" fått oljeeldning i stället för koleldning i ångpannan.

Men pannan höll inte för påfrestningarna, så denna säsong blev den sista för "s/s Nåtarö". På hösten togs hon ur trafik och lades upp.

1957 började man trafiken den 7 juni. Inför denna säsong hade Nynäsbanan hyrt in ångfartyget "Drottningholm", som ägdes av kapten Sverker Eire. Det framgår inte om Sverker körde själv eller om Nynäsbanan höll med besättning. Detta var dock sista året som Nåttarötrafiken gick i Nynäsbanans regi.

Från och med 1958 t.o.m. 1962 sköttes båttrafiken mellan Nynäshamn och Nåttarö/Rånö av några fiskare från Nynäshamn. Det var fiskare med båtar som ändå låg stilla över sommaren.

Den 8 juni 1963 började Waxholmsbolaget att köra med ångfartyget "Saltsjön". Året efter gick motorfartyget "Svea" på traden. Fartygen har växlat under åren men f.o.m.1963 är det bara Waxholmsbolaget som ombesörjt persontransporterna till dessa öar. Förutom beställningsresor förstås.

SNABBÖVERSIKT

1905	köptes s/s Margit för trafik mellan Nynäshamn och Valdemarsvik.
1908	den 24 dec. gör s/s Hertiginnan Maria sin första resa till Baltikum med gods och passagerare.
1910	går hon med enbart gods i lasten.
1911	utgår Hertiginnan Maria från Norrköping mellan den 1 o. 2 okt. förliser hon utanför Hollands kust
1926	Sista säsongen för s/s Margit börjar motorbåten Tatra att gå till ön Sandskär
1949	köper Sthlm stad delar av Nåttarö och Rånö.
1950	till en början kör fiskare ut folk till öarna Den 17 aug. hyr Nynäsbanan in Tor VII från W-bolaget
1951	i maj levereras m/s Havsvinden som senare återlämnas till midsommar hyrs m/s Rindö o. m/s Östanå in från Waxholmsbolaget s/s Gustafsberg köps och namnändras till Nåtarö
1956	s/s Nåtarö tas ur trafik .
1957	hyrs s/s Drottningholm in från Sverker Eire
1958–1962	ombesörjs trafiken av fiskare från Nynäshamn.
1963	övertar Waxholmsbolaget all trafik mellan Nynäshamn och Nåttarö/ Rånö.

