

Början till Skärgårdsbåtarna

(Bakspegeln nr 8, ©copyright Mauritz Henriksson 1999)

Jag har i tidigare nr av "I bakspegeln", sammanfattat början till den landfasta kollektivtrafiken som vi har idag. Dessutom den båttrafik som har varit knuten till Nynäsbanan. Med detta nr skall jag börja med att försöka redogöra för hur den övriga kollektiva sjötrafiken växte fram. Jag vill redan nu be om ursäkt för om jag missar något rederi eller fartygsnamn.

Men jag gör så gott det går, för att rota fram alla uppgifter som tänkas kan.

Fortfarande gäller målsättningen att redogöra för ut-vecklingen i Haninge resp. Nynäshamns kommuner. Men precis som med tåg och bussar, började resandet till eller från Stockholm. Kollektivtrafik innebär ju ett gemensamt åkande enligt en i förväg fastställd körväg, tidtabell och taxa.

Huruvida roddarmadammerna uppfyllde dessa kriterier är väl tveksamt. Men jag tycker ändå att det är med roddarlag vi kan börja historien om kollektivtrafikens utveckling på sjön.

Man tror att roddarlagen började bli verksamma på 1400-talet. 1638 utfärdade myndigheterna en förordning gällande dessa roddarlag. I denna kan man bl.a. läsa att det skall kosta 20 öre per mil för en person att färdas i en båt som drevs av två "roddjon". Två passagerare betalar 12 öre vardera per mil.

En mera utförlig "*Taxa för roddare och rodderskor i Stockholm*" utgavs 1723.

Ordningsregler för roddbåtarna utfärdades på 1750-talet. Där stod bl.a. att "*–båtarna skall vara numrerade*" och att roddarna och rodderskorna skall "*föra ett nyktert leverne, samt tala ett vårdat språk*". Detta med "*vårdat språk*" kan tänkas komma sig av att det sägs att just rodderskorna var "*slängda i käften*" och "*i ett ständigt kokande tillstånd*".

Den 27 april 1818 kom det ut en kungörelse som förbjöd "*sjömän och timmermän att idka persontrafik på sjön mot betalning*". Den troliga anledningen till det var nog att det hade gått åt ganska många karlar i krig, så nu måste man spara på dom yrkesmän som fanns kvar. Nu skall man inte tro att dessa rodderskor bara satt och kajkade fram och tillbaks över Riddarfjärden och Sthlms Ström. Det gjordes roddresor både till

Dalarö och Landsort i söder, och till Waxholm och Norrtälje i norr. Åt väster begagnades hela Mälaren för trafik av rodderskor från Sthlm.

I början på 1820-talet började Sthlm`s högre ståndsmän att skaffa båtar som bemannades av dalkullor. Dessa båtar fick benämningen "kullbåtar". De gamla roddarlagen klagade över den nya konkurrensen, vilket hade till följd att myndigheterna införde registrerings- och skatteplikt för dessa kullbåtar. Och dessutom årlig besiktning.

Omkring 1830 dök det upp en ny typ av båtar i Sthlm. Nämligen vevslupar. Vevslupar hade ett skovelhjul på vardera sidan och vevades vanligtvis av fyra stycken dalkullor. Vem som uppfann denna konstruktion och introducerade den i Sthlm har jag ingen uppgift om. Däremot finns det uppgifter om att Leonardo Da Vinci lär ha gjort en teckning av en sådan båt redan på 1400-talet. Svenska flottan har haft vevbåtar i tjänst från 1690-talet.

Konkurrensen mellan roddarlag och vevbåtar var hård. Dessutom hade det dykt upp en tredje variant av båt. De första ångsluparna hade ju sett dagens ljus. Dessa ångslupar blev en för hård motståndare för både roddare och vevslupar. I slutet av 1870-talet fanns det bara några enstaka vevslupar kvar i Sthlm.

Ånga blev den drivkraft som kom att frakta stockholmarna ut i skärgården. Och naturligtvis att frakta gods och varor till den fasta befolkningen på öarna. Mellan åren 1770 och 1785 gjordes det många försök med ångdrift i båtar, både i Frankrike och U.S.A.

I oktober 1788 provkördes Europas första, lyckade, försök med ångbåt. Det var Patrik Miller och William Symington som tillsammans byggde en tvåskrovsbåt med en ångmaskin. Detta var i Skottland. I U.S.A. var det John Fitch som 1790 försökte sig på passagerartrafik på Delaware-floden med en ångdriven båt. Det kan kanske också vara av intresse att veta att det dessutom gjorts experiment med vattenjetdrift. 1785 byggde James Ramsey en båt med en ångdriven pump som tog in vatten i fören och sprutade ut det i aktern. Den båten gjorde fyra knop.

Den 9 augusti 1803 gjorde herrarna Fulton och Livingstone en premiärtur på floden Seine i Paris med en ångdriven farkost.

Dessa två herrar började 1807 med reguljär trafik på Hudsonfloden i Amerika. Fulton lär ha blivit rik på den tra-fiken .

I Europa dröjde det till 1812 innan den första ångdrivna båten kom i reguljär trafik. Det var i England som s/s Comet, med skepparen Henry Bell, började gå regelbundna turer. Två år senare kom s/s Margery i trafik på Thamsen. 1815 byggdes s/s Elisabeth i S:t Petersburg för trafik på floden Neva. 1816 fick floden Elbe i Tyskland sin första ångbåt.

Till Sverige hade en engelsk tekniker följt med vid köp av en ångmaskin som skulle monteras i den kvarn som sedan blev känd under namnet Eldkvarn. Hans namn var Samuel Owen. Han blev kvar i Sverige, och är den som först byggde ångdrivna båtar för Sthlms farvatten. 1816 gjorde Samuel Owen sitt första försök, då med en propellerdriven båt.

Två år senare, 1818, sjösatte han s/s Amphitrite. Hon tog 182 passagerare och gick mellan Riddarholmen och Drottningholm. Detta blev Stockholms första ångdrivna passagera-fartyg i trafik.

Ett år senare, den 3 sept. 1819, chartrades hon för en resa mellan Skeppsbron och Waxholm. Det var första gången en ångbåt plaskade sig fram på saltsjön i Sthlm. Om anledningen till denna resa, finns en särskild historia, som kanske vore kul att berätta i något annat sammanhang.

1821 byggdes hjulångaren Yngve Frey, som kom att gå i trafik mellan Sthlm och Arboga. Året efter gick ångaren Stockholm i trafik mellan Sthlm, Västerås och Norrköping.

Ytterligare tio år senare, 1832, fick Waxholm sin första reguljära båtförbindelse med Stockholm. Det var ångslupen Delphin som började gå på den traden. 1835 gick ångslupen Björn (eller Björnen) i trafik på Sthlm "med omnejd".

1839 började ångaren Bellman att gå i trafik från Sthlm till Waxholm "med omnejd". Men vissa dagar gick hon till Gustafsberg och till Dalarö. Detta är första året som jag kan finna Dalarö nämnas i samband med ångbåtstrafik. Det är fullt möjligt att det har förekommit sporadiska turer dit tidigare, men detta är i alla fall någorlunda regelbunden trafik.

1840-42 byggde Samuel Owen de två första ångsluparna av stålplåt. Den ena fick hans eget namn, och den andra fick namnet Gustafsberg. Tidigare hade Owen och andra skeppare fått övertyga skeptiska passagerare om att inte träbåtarna skulle brinna upp, eftersom man eldade i ångpannan.

Med det nya materialet ,stål, fick man övertyga passagerarna att båtarna inte skulle sjunka, trots att de var byggda av järn. Det var säkert inte lätt att vara pionjär.

1849 bildas "Djurgårds Ångslups AB", det som tjugo år senare skulle bli "Waxholms Ångfartygs AB", och efter diverse sammanslagningar och ägarbyten bli vad vi i dag kal-lar "Waxholmsbolaget".

1851 gick den av stålplåt byggda ångslupen Egir på dagliga turer till Waxholm och dessutom, måndag och onsd., till Dalarö.

1853 kom den likaledes av stålplåt byggda Ran i trafik. Hon alternerade med Egir på traderna till Waxholm och Dalarö. Till Dalarö gick hon månd. onsd. och torsdag från Sthlm kl. 10:00, och åter från Dalarö kl. 15:00.

1854 kom ångslupen Wermdö i trafik. Hon gick från Sthlm till Dalarö på lördagar kl. 14:00, och på söndagar kl. 08:00. Återresa från Dalarö bägge dagarna kl. 18:30.

"Nya Ångslups AB" bildades 1856 och fyra år senare konkurrerade roddarlagen och vevslupsbåtarna med ett halvdussin ångslupsbolag om passagerarna runt Sthlm och i skärgården. Resultatet av denna konkurrens var given på förhand. För även om ångan inte var så driftsäker i början, så bättreades tekniken på ganska snabbt. Båtarna tog många passagerare, och gick betydligt snabbare.

De faktiska uppgifterna i detta avsnitt har jag hämtat ur böckerna:

Skärgårdsbåt till sommarnöjet av Kurt Bergengren
Glimtar från Dalarö av Torbjörn Landström
Alla våra ångslupar av Olsson och Ekström

SNABBÖVERSIKT

1400-talet började roddarlagen existera

1638 utfärdade myndigheterna en förordning för roddarlag.

1690-talet började svenska flottan använda vevbåtar.

1723 utgavs "*Taxa för roddare och rodderskor i Sthlm*".

1750-talet utfärdades "*ordningsregler för roddbåtar*"

1770-1785 gjordes försök med ångdrift i båtar.

1785 gjorde James Ramsey försök med vattenjet-drift.

1788 i oktober, Europas första lyckade försök med ångdrift.

1790 U.S.A.'s första ångdrivna passagerarbåt.

1803 den 9 aug. premiärtur med ångdriven farkost i Paris.

1807 började reguljär ångbåtstrafik på Hudsonfloden i U.S.A.

1812 fick Europa sin första ångbåt i reguljär trafik i England.

1814 fick floden Thamsen ångdriven passagerartrafik.

1815 byggdes ångbåt i S:t Petersburg för floden Neva.

1816 Fick floden Elbe, i Tyskland, sin första ångbåt.

Samma år gjorde också Samuel Owen sitt första försök med ångdrift i Sthlm. Dessutom med propeller.

1818 , den 27 april, förbjöds timmermän och sjömän att "*idka persontrafik på sjön mot betalning*".

Stockholms första ångfartyg i trafik mellan Riddarholmen och Drottningholm

1819 den 3 sept. första ångfartyg på saltsjön i Sthlm.

1820-talets början kom de s.k. "kullbåtarna"

1821 byggdes hjulångaren Yngve Frey för trafik Sthlm-- Arboga.

1822 Ångaren Stockholm gick i trafik Sthlm.—Västerås— Norrköping.

1830 ,ca, började vevslupar användas för personbefordran.

1832 fick Waxholm sin första reguljära trafik med Sthlm.

1839 fick ,antagligen, Dalarö sin första ångbåtsförbindelse med Sthlm.

1840-42 byggdes de två första ångsluparna av stålplåt.

1849 bildas Djurgårds Ångslups AB

1851 gick Egir regelbundet, måndag och onsdag, till Dalarö.

1853 gick Ran regelbundet, månd., onsd. och torsd. till Dalarö.

1854 gick Wermdö till Dalarö på lördagar och söndagar.

1856 bildades Nya Ångslupsbolaget

Omkring 1860 fanns ett halvduzin ångslupsbolag i Sthlm.