

Båtarna i den kollektiva lokaltrafikens tjänst i Stockholm

Av arkivarie STEN HOLMBERG, AB Stockholms Spårvägar

UDK 656.66 (091) (487.1)

»Österbroprojektet är skrinlagt — det blev för dyrt.» Så säger man åtminstone i ett redaktionellt uttalande i nr 21/1953 av tidningen Motor.

I samma nummer av tidningen tar civilingenjör Nils J Ljungzell till orda i en artikel benämnd *Bygg ut Stor-Stockholms vattenvägar*, vari han söker väcka intresse för en pånyttfödelse av färjtrafiken men med motoriserade stora färjor kapabla att transportera på en och samma resa tiotals last- och personbilar. Författaren skisserar sålunda färjleder från Söder till Norr över Beckholmen, från Loudden till Lidingölandet, från Södergarn till Bogesundslandet, från Sticklinge till Djursholm och från Brevik eller Käppala till Kummelnäs. Han förordar även färjleder från Äppelviken till Stora Essingen och Ekensberg och från Ålsten till Hägersten. Ljungzell erinrar vidare om ett par vid Tekniska Högskolan utförda examensarbeten om färjtrafik, vari bl. a. för Österleden lämpliga färjtyper föreslagits och diskuterats.

Huru moderna de olika trafikprojekt än må synas vara, som tid efter annan framkomma, så äro de dock understundom uppkok på gamla anrättningar, dock med tillsats av tidsenliga kryddor.

Så exempelvis ifråga om Österbron. Det är nu snart 50 år sedan Hj Cassel föreslog



Skeppskrov från 1400-talet funnet i Riddarholmskanalen.

en 30 meter hög broförbindelse över segelleden mellan södra fastlandet och Kastellholmen med fortsättning i lutning därifrån



En roddbåtsfärd på Mälaren 1674. (Efter en tavla i K. Biblioteket.)

över Skeppsholmen och fram mot Nybroplan. (Vi vilja minnas, att Cassel var medarbetare i Svenska Dagbladet och dessutom den dåvarande kaptenen B Stafsings dynamiske pressadjutant ifråga om Kapellskärsbanan, dvs. det storslagna trafikprojekt, som av folkhumorn döptes till London—Peningby—Peking.)

Vad åter färdevägar över Lidingön beträffar, förelåg redan 1901 ett utarbetat förslag av kapten Fr Enblom rörande en järnväg Stockholm—Vaxholm över Lidingön med bankbroar i Värtan och över Askrikefjärden. Den 18 km långa banan skulle kosta 3,15 milj. kr, rullande materiel inbegripet. Men det var med den banan som med Österbron — »det blev för dyrt.»

Lite till mans torde komma ihåg, att för 25 år sedan hamndirektör Sal. Vinberg förordade stora trafikfärjor i Stockholm, och att t. o. m. hamnstyrelsen väckte förslag därom och i skrivelse till stadsplanenämnden påpekade saken, dock utan att det ledde till någon åtgärd.

Däremot torde man knappast minnas, att civilingenjören Nils Gellerstedt med början den 8 april 1905 i Svenska Dagbladet offentliggjorde en serie artiklar benämnda *Stads-*

planefrågor i Stockholm—Spårvägarnas trafikeringssystem. Dessa artiklar sammanfördes i en skrift »Trafikeringsplan för Stockholms Spårvägar» (Sthlm 1905). Vi omnämna saken därför, att i denna plan även ingick begagnandet av ångfärjor.

Gellerstedts ledande tanke var att söka erhålla direkt genomgående linjer från stadens omgivningar in till centrum och därifrån rätt ut igen i så vitt möjligt motsatt riktning. Genom olika tunnelsystem ville han samla de flesta linjerna till en centralpunkt under Gustav Adolfs Torg. Förslaget visar vad Norr beträffar en inre ringlinje samt sex direkta dubbla radiallinjer alla passerande nämnda torg. På Söder ville han på samma sätt anordna tre genomgående dubbla radiallinjer med Slussen som centrum. Slutligen skulle även behövas en yttre ringlinje för sammanbindning av de olika i regel av vatten åtskilda yttre stadsdelarna. *Därvidlag skulle ångfärjor insättas mellan Tegelvikens på Söder och Beckholmen.* Ångfärjor skulle även användas vid trafik över Hammarbysjö.

I slutet av 1850-talet hade de för de topografiska förhållandena i Stockholm så



Grosshandlaren Roland Schröder har i sin slup just lämnat sin magnifika malmgård på Kristineberg för att bege sig till Gamla stan. (Detalj av väggmålning i Schröders stadsvåning, Järntorget 83.)

väl lämpade propellerdrivna järnångsluparna slagit igenom som lokalt trafikmedel, och ett utvecklat linjenät med reguljära turer var på väg att skapas kring och i staden. Avsikten med denna framställning är att söka redogöra för denna trafik, men dessförinnan skola vi uppehålla oss något vid de lokala kommunikationerna till sjöss i Stockholm och dess omgivningar före sagda tid.

För något längre resor — uppåt Mälaren exempelvis — hade i äldre tider begagnats segeljakter, men för samfärdseln invid Stockholm funnos åtminstone från 1600-talet roddbåtar, senare vanligen kallade kullbåtar, emedan det så småningom blev huvudsakligen dalkullor, som rodde dem. Ingen mindre än Olof Rudbeck berättar (*Atlantica III*, Uppsala 1698), »att roddpigor skjutsa ungarlar och jungfrur ut till Djurgården om sommaren för att roa sig.» Från år 1722 finnes en »Taxa för Roddare och Rodderskor i Stockholm» och år 1759 utfärdades ordningsregler för roddbåtarna. I dessa säges, att båtarna skola vara numererade, bekväma, goda och starka samt alltid hållas rena. Det ålåde roddaren och rodderskan att föra ett stilla, fredsamt och nyktert lever-

ne, hava nyktert folk till betjäning, som förlikas med varandra och ej utbrista i trätor och svordomar.

Enligt de av stadens Handels- och Ekonomikollegium utfärdade tillståndsbevisen för roddarlagen kan man urskilja fyra tidsperioder: 1760—95 med endast rodd- och lastbåtar, 1796—1835 dessutom kull- och paketbåtar, 1836—50 även s. k. vevslupar och 1851—75 alltjämt rodd- och paketbåtar jämte vevslupar medan kullbåtarna upphört. (En och annan vevslup hade möjligen kommit igång redan på 1820-talet.) Till epoken hör även två propellerbåtar, vilkas maskineri drevs för hand. Ännu i början av 1900-talet stodo roddare och rodderskor till tjänst, och den siste roddaren lade icke upp förrän någon gång under första världskriget.

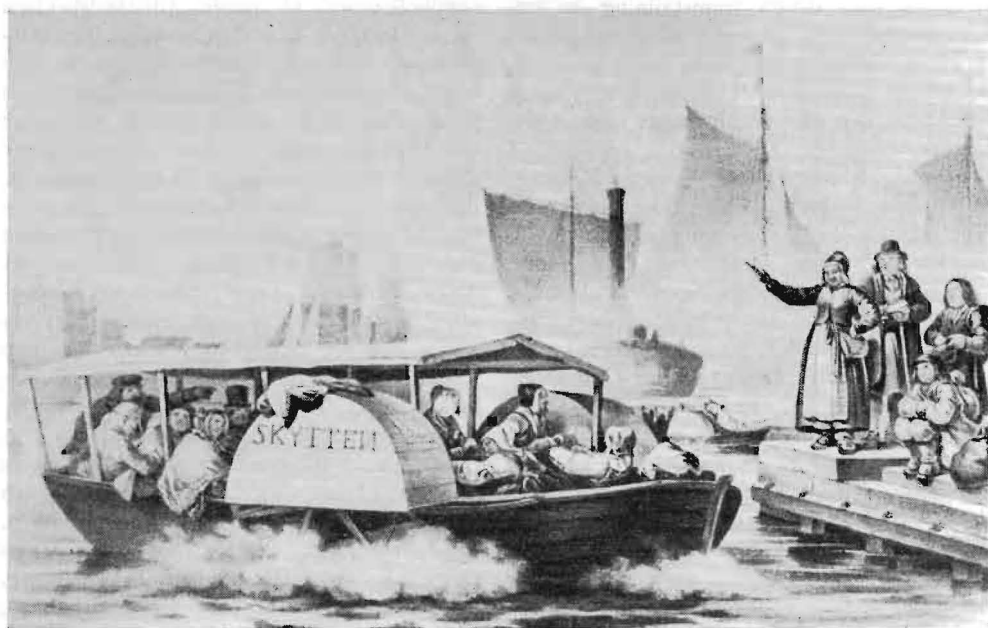
År 1830 finner man, att kullbåtarna trafikera ett 15-tal *reguljära linjer*. De flesta utgingo från Riddarholmskanalen och Skeppsbron. Målet för resorna var bl. a. Djurgårdsbrunn, Blockhusudden, ännu en djurgårdsplats, Essingarna, Marieberg. Långholmen, Konradsberg och Liljeholmen. Lilla Essingen synes ha angjorts av t. o. m. två linjer. »Enligt en gammal uppgift skall



Bellman har målande skildrat hur det gick till vid roddbåtsfärder på hans tid. På denna bild har målaren Hjalmar Mörner visat hur en embarkering kunde gå till under förra århundradet.

Lilla Essingen ha varit det första av de sommarställen, som begagnades av Stockholmarne.» Så säger åtminstone Claes Lundin, och han brukar vara väl underrättad.

På 1840-talet uppstod en skarp konkurrens mellan kullbåtarna och vevsluparna, vilka senare framfördes av vid båtarnas sidor befintliga vattenhjul, som drevs runt



En kullvevslup, som trafikerade Djurgården (Efter målning av C Dahlström.)

med vevar, varvid ävenledes kvinnlig arbetskraft fungerade som motor. Det förefaller dock som om kullbåtarna tagit hem spelet, ty det är dessa, som utsträcka trafiken 1849 till Johannelund i Bromma, 1852 till Margretelund vid Ulvsunda och 1859 till Bällsta bro.

En särställning intog *trampfartyget Gefion* uppfunnet av en assessor J P Juringius. Det kom igång 1825, vilket år fartyget omtalas ha befordrat 300 passagerare på samma resa »med endast sex mans tramp.» Farten vid tillfället var dock ej utmärkt av hets: den gjorde en half svensk mil i timmen. »Gefion» trampades även av oxar och gjorde långresor. Den behövde tre dagar för en resa till Nyköping. Företaget blev icke någon större ekonomisk framgång för assessorn — uppfinnaren.

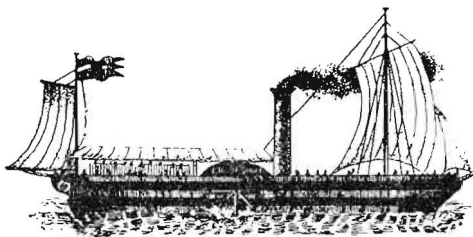
Medan sålunda munviga, Zorn-mulliga och allmänt omtyckta dalkullor i ej ringa grad haft hand om lokaltrafiken till sjöss i Stockholm, hade märkliga ting utspelats på andra sidan det stora vattnet i den nyvordna republiken vid atlantkusten. År 1807 hade nämligen den amerikanske uppfinnaren Robert Fulton i New York konstruerat icke det första ångfartyget men den första i trafik gående ångaren (med sidohjul). Dess namn var Clermont, och den blev en populär passagerarebåt på en trade från staden New York upp till staten New Yorks huvudstad Albany, en sträcka som jämnt 100 år senare skulle tillryggaläggas vid en av världens första långflygningar. Vid »Clermonts» första uppträdande, vid åsynen av ett fartyg, från vilket gnistor och rök slogo upp och som utan segel rörde sig på floden, föllo de förbifarande fartygens besättningar på knä och bådo de himmelska makterna bevara dem från detta vidunder.

Abraham Niclas Edelcrantz, tidigare Clewberg, »ämbetsman, skald, direktör för Kungl. Teatern, medlem av Svenska Akademien, president i Kommerskollegium, friherre», hade under en resa i England i början av 1800-talet inköpt några ångmaskiner. För deras uppsättning i Sverige hade han bl. a. engagerat den engelske mekanikern Samuel Owen, som efter fullgjort uppdrag återvände till England i tanke att senare emigrera till USA. Resan dit blev — gläd-

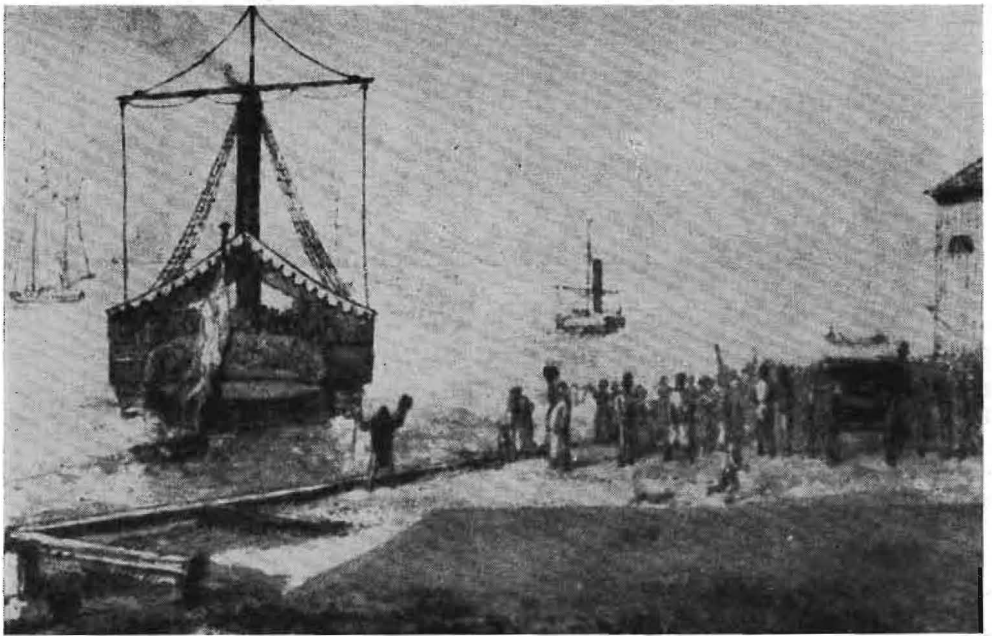


Samuel Owen (1774—1854).

jande nog ur svensk synpunkt — aldrig av, ty han kallades av Edelcrantz tillbaka till vårt land, där han 1806 blev verkmästare på Bergsund. År 1809 anlade han på Kungsholmen (på K. Myntets nuvarande tomt) en egen verkstad, som var den första mekaniska verkstad i Sverige, som förtjänar detta namn. Den fick betydelse för den industriella utvecklingen i vårt land ej endast på grund av sina produkter (tröskverk, ångmaskiner m. m.) utan ock därigenom, att där utbildades många skickliga verkstadsarbetare. Ute på Kungsholmen hos Owen fingo även de första ångbåtarnas befälhavare, styrmän och maskinister den nödiga kunskapen om ångmaskinens skötsel och vård. Dessförinnan — åren 1804 och 1805 — hade Edelcrantz, även på Kungsholmen, anlagt den stora kvarn, som fick



Hjulångaren »Yngve Frey», byggd 1821. (Efter en teckning på Sjöfartsmuseet, Stockholm.)



Ångbåtarna avgå från Riddarholmen. (Lavering av A Wetterlind 1826.)

namnet Eldkvarnen på grund av de av Owen i densamma installerade ångmaskinerna.

På ett tidigt stadium hade Owen skaffat sig ritningar och beskrivningar på de även i England i bruk komna ångbåtarna. »Dessa har han begagnat icke som simpel copist och eftergörare utan på sätt som anstår en man med huvud: såsom tillika uppfinnare och förbättrare.» Det goda betyget är utfärdat av bergsrådet Gustaf Booling i hans bekanta »Bref om Ång-Båtar» (Stockholm 1816).

Åren 1816—17 tillkommo på Owens verkstad de första ångbåtarna i vårt land. Sveriges äldsta ångbåtstråde var sträckan Stockholm—Drottningholm, som den 2 aug. 1818 trafikerades för första gången av den av Owen byggda och ägda ångaren Amphitrite. Denna dag torde få anses som den svenska ångbåtsfartens födelsedag. Den här återgivna ångbåts-annonsen — den första av sitt slag i Sverige — gällde just »Amphitrite». Antalet passagerare fick icke överstiga 100 personer. Fartyget gick icke alla dagar på Drottningholm utan hyrdes även ut för sällskapsresor, vilka icke voro utan sina äventyrligheter. Däröfver berättas bl. a.

i Lundin och Strindbergs Gamla Stockholm: »År 1821 hade Amphitrite en fatal resa till Uppsala. Den gick på grund på en lerbänk vid Stäket, kom flott efter 2½ timmes arbete men stötte ånyo på vid Flottsund, där den blev sittande hårt fast. Uppståndelsen bland passagerarna vart stor. Damerna fingo inkvartera sig i gårdarna omkring, och herrarna vandrade in till Uppsala. Rykten om det förfärliga skeppsbrottet gick till Stockholm i förstoring och väckte allmän uppståndelse, tills allt blev förklaradt.»

Under de närmast följande decennierna byggdes på Owens och andra varv ett stort antal ångfartyg, varom vi blott kunna ge spridda drag. De voro alla hjulfartyg byggda av trä — furu och ek. Den första järnångaren i Sverige — den bar namnet Samuel Owen — var ett hjulfartyg byggt 1840 med en maskinstyrka på 80—90 hk. Den första propellerdrivna ångaren i landet var »Linköping», byggd i Norrköping 1846, den första av samma slag på Mälaren var »Carl von Linné» byggd 1849.

Allmänheten hade givetvis mottagit de första ångbåtarna med en förståelig misstro. »Eldverken» — dvs. ångmaskinerna —

Deverfe:

Mitt Ångmachins-Fartyg får med pålitligt Manfkap som fæder det, tillå midare begagnas alla dagar af lutne Sällfkapet till refor i Måfaren, mot 25 Rd. Wanko om dagen, men begagnas det hela doanen åfas priset med 50 procent. Alla Såndagar äro undantagne och kommer då Ång-Fartyget att från Mid-årholmen afgå tvorne gånger till Drottningholm, första refan kl. 6 om morgonen och andra refan kl. 10 förmiddagen, därde betalas för första Salongen 32 s. Banco samt för andra Salongen 24 s. person, och kan uti de tvorne Salonger rummas 40 Personer; och som lag hämed endast ånfår tillfredsådå dea ref. Allnenbeten, hoppas jag att de som begagna sig dära, råttar sig efter hvad mitt ombud under far-ens den råfår. Då Ång-Fartyget åkannas för lutne Sällfkapet, tillfåges derom dagen förut på mitt Kontor. Stockholm den 27 Juli 1818.

Saml. Owen.

Den äldsta kända ångbåtsannonsen. Det gäller Owens fartyg »Amphitrite».

voro ju litet krångliga i sin gång och missödena snarare regel än undantag. Järnfartygen voro även föremål för den djupaste skepsis; man ville icke tro, att de skulle kunna flyta.

En reservation av den kände riksdagsmannen Leonard F Rääf i statsutskottets protokoll för 1848 förtjänar att återgivas:

»Samhällets lycka består, enligt min tanke, i att äga medborgare, vilkas själs- och kroppsförmögenheter uppnått den högsta möjliga styrka. Ångkraften förslappar båda. Låtom oss betrakta ett seglande fartyg. Vilken beslutsamhet i omdömet, vilken raskhet och kraft i utförandet inplanteras ej hos dess besättningsmän. Däremot ett paddlande fartyg, vilken uselhet — en eller ett par halvstekta grytelldare. Maskinen dödar allmänhetens omdömesförmåga, kraft och välstånd.»

Den store pekoralistens harm var tydligen endast tillfällig, ty längre fram i tiden träffar man på honom som styrelseledamot i ett — ångbåtsbolag.

För att läsaren skall kunna bilda sig någon föreställning om de fartyg, som här omtalas, skola vi här utvälja ett — Owens fjärde båt »Upsala» — och om det lämna några detaljer. »Upsala» var en år 1822 träbyggd segeltacklad hjulångare med 22 hk:s maskinkraft, längd 78 fot, djupgående med last 5,3 fot och en dråktighet i svåra läster på 7,17. (En svår läst motsvarade 2450 kg.) Restauration, där mat och »refraichissementer» kunde intagas, fanns ombord. Plats fanns vidare för ett mindre antal fordon, ty personer »av kvalitet» ansågos icke kunna resa utan att medföra ett sådant. »Upsala» säges ha varit en för Owen god affär, som inseglade avlöningen för hans verkstad. Den gick en till två gånger i veckan på traden till Uppsala,

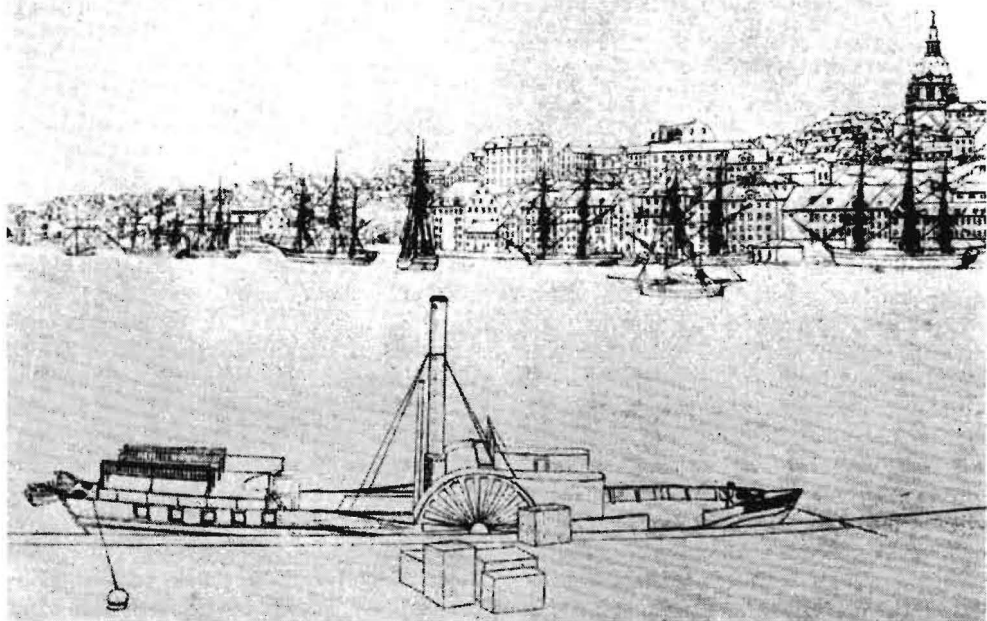
och resan tog ungefär sex timmar, exklusive »trafikhändelser».

»Upsala» fick flera efterföljare. Av dem såldes ett fartyg till Sollefteå år 1848 och erhöill ortens namn. I författarens ungdom i Ångermanland på 1880—90-talen skvalpade alltjämt några hjulbåtar hemtrevligt omkring med sina skovlar i Ångermanälvens friska vatten; en av dem var en träbåt av synbarligen hög ålder. Det kan mycket väl ha varit »Sollefteå» ehuru då under det stolta men ej fullt träffande namnet »Elfkungen». — Traden på Uppsala med båtar uppkallade efter staden höll sig länge kvar. Långt in på 1900-talet komma vi ihåg »Nya Upsala» med ett utseende, som var i hög grad främmande för det »nya».

De första ångbåtarna voro av anseelig bredd på grund av att panna och maskin voro placerade bredvid varandra, pannan om styrbord och maskinen om babord. På så sätt kunde maskinutrymmets utsträckning i fartygets längdriktning begränsas och bättre plats beredas för passagerare och fraktgods. Förstlingarna på området torde haft rår på främre masten, de voro segeltacklade och styrdes akterut med rorkult.

Om på 1820-talet ett ensamstående fruntimmer — den dåtida korrekta benämningen på en dam — skulle företaga en ångbåtsresa till exempelvis Arboga, hur betedde hon sig då? I nödfall var det *comme il faut* för henne att resa ensam, men hon föredrog säkerligen att sätta in en tidningsannons av följande lydelse:

»Ett ensamt Fruntimmer, som ämnar avresa med Ångbåten till Arboga den 10 oktober, önskar att därvid finna Sällskap med någon Fru, vars adress hon därför anhåller måtte benäget meddelas i biljett A. M. S., som inlämnas på Dagl. Alleh. kontoret. Skulle samma Fru vilja fortsätta resan



Skärgårdsångaren »Gustafsberg,» byggd 1842. (Efter teckning i Sjöfartsmuseet, Stockholm.)

Landsvägen till Örebro, vore så mycket bättre.»

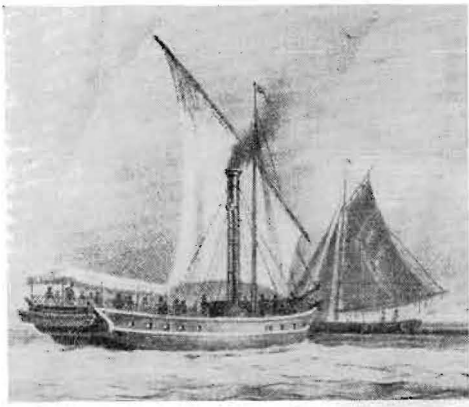
Den planering, som under en stor del av 1800-talet och in på 1900-talet kom att utmärka de svenska passagerarfartygen i Östersjö- och Nordsjöfart kan man redan spåra hos de i trafik i Stockholms närhet på 1820-talet engagerade fartygen. Strax akter om akter masten ledde ned till salongen en trappa, skyddad av en kapp. Genom en tambur kom man in i salongen och på ömse sidor om denna lågo hytterna. Längre akterut fanns ett rum för »Fru-timmer» med särskild uppgång till en »Comodité» samt rum för »Fru-timmers Mobilé och Toilette».

För »Hytt- och Salon-Passagerare» fanns en särskild »Spiseordning» åtminstone på 1830-talet. Serveringen skedde vid table d'hôte mot en rdr banko per dag. Frukosten bestod av smör, bröd, brännvin, med »någon kall och spickemat», middagen av »3:ne rätter väl lagad mat» med svagdricka, »aftonen» utgjordes av té, mjölk eller öl, ost, smör och brännvin och någon kallmat. Om vädret var vackert kunde större delen av

dagen en bål stå på en fensterkapp omgiven av glas och sångare. (Bålen bestod förmodligen av en blandning av punsch och rhenvin, som, för att den skulle bli simmig, skulle omsorgsfullt röras med slev och utgjorde, om ingredienserna voro goda och citronskivor och isbitar simmade kring i brygden, en lika välsmakande som för-rädisk dryck, icke minst till sjöss.)

För att underrätta de i Stockholm väntande om ankomsten så avlossades, om fartyget kom från Mälaren, från dess däck två kanonskott med en minuts uppehåll mellan skotten, innan det anlät till Långholms tull. Detta bruk att saluterat höll sig länge kvar hos fartyg i kustfart; ännu på 1890-talet brukade stockholmsbåtarna på Norrlands-traden vid sin första resa för året hälsa med sina kanoner. För de städer, som ännu icke välsignats med järnväg, var detta bruk det efterlängtrade beviset på, att vinterns långa isolering hade upphört.

Vid denna tid ansågs en resa från t. ex. Stockholm via Södertälje till Norrköping som en mycket lång sjöfärd. Man kunde anträda en sådan resa en tisdagsmorgon



Sveriges första i trafik gående propellerångare.
Den hette »Linköping» och var byggd 1846.

och se den avslutad på torsdagseftermiddagen. Om intet hänt i maskineriet, och fartyget icke grundstött, ansågs en märkvärdighet föreligga.

»Ormen Långe», som var den första ångaren med långsträckt form, var särskilt utsatt för många äventyr. Vid ett tillfälle sprang maskinens ena balans, och fartyget måste ankra i Sävsundet. En del av passagerarna kunde medfölja en annan ångare, men återstoden fick i tre dagar fördriva tiden med fiske, lek och promenader i land,

innan ett fartyg anlände, som tog »Ormen Långe» på släp till Stockholm och till den store skeppsläkaren Sam Owen. Fartyget sattes slutligen i trafik på Linköping. En gång, då Stångån översvämmat, hade den stannat på en åker vid en grindstolpe, på vilken suttit en kråka, som kapten förväxlat med kvasten på en ruskprick. Uppgiften, att »Ormen Långe» till slut sjönk i Roxen, förvånar icke särskilt.

Då man sysselsätter sig med Stockholms sjöfartsförhållanden under 1800-talet, mötes man av de höglitterära namnen Strindberg och Hjalmar Söderberg. De owenska fartygens kommissionär i Stockholm var firman Strindberg, senare på Riddarholmen, där kryddkramhandlanden och stadsmajoren Zacharias Strindberg, August Strindbergs farfar, utövade sin patriarkaliska myndighet. Allt fraktgods, som skulle sändas med någon av de båtar, firman företrädde, skulle först uppvisas vid Strindbergs bod vid Stadsmedjegatan, innan det avlämnades på fartyget, biljett skulle även där inköpas. Allt detta skulle iaktas senast kl. 9 e. m. före varje avseglingsdag. (Vi vilja minnas, att Zacharias Strindberg och Owen genom ett gifte kommit i ett frändskapsförhållande till varandra, men vi kunna för tillfället ej få saken bekräftad.)



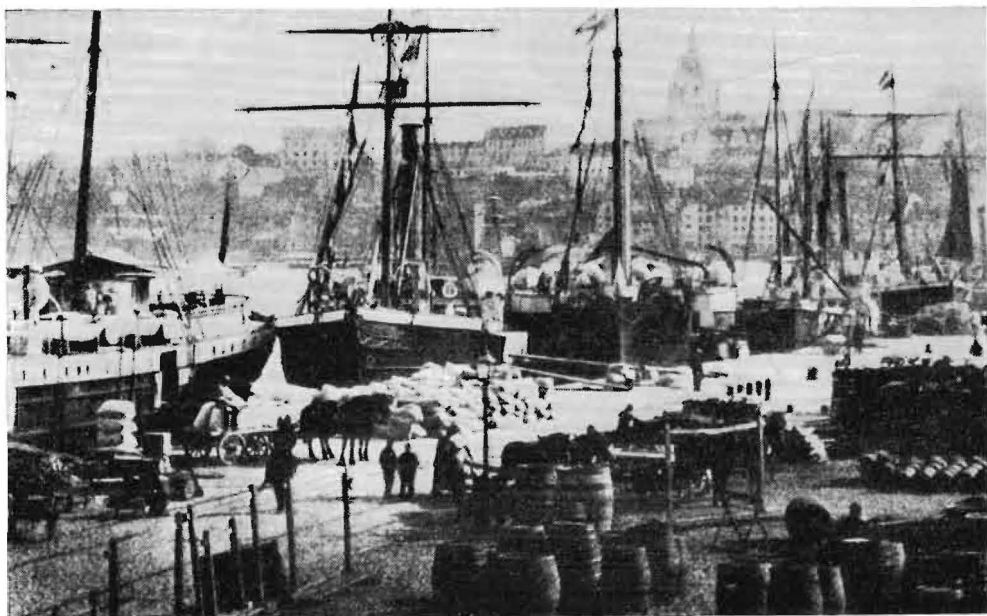
Södra varvet i Stockholm på 1870-talet. (Efter en bild i Ny Illustrerad Tidning.)



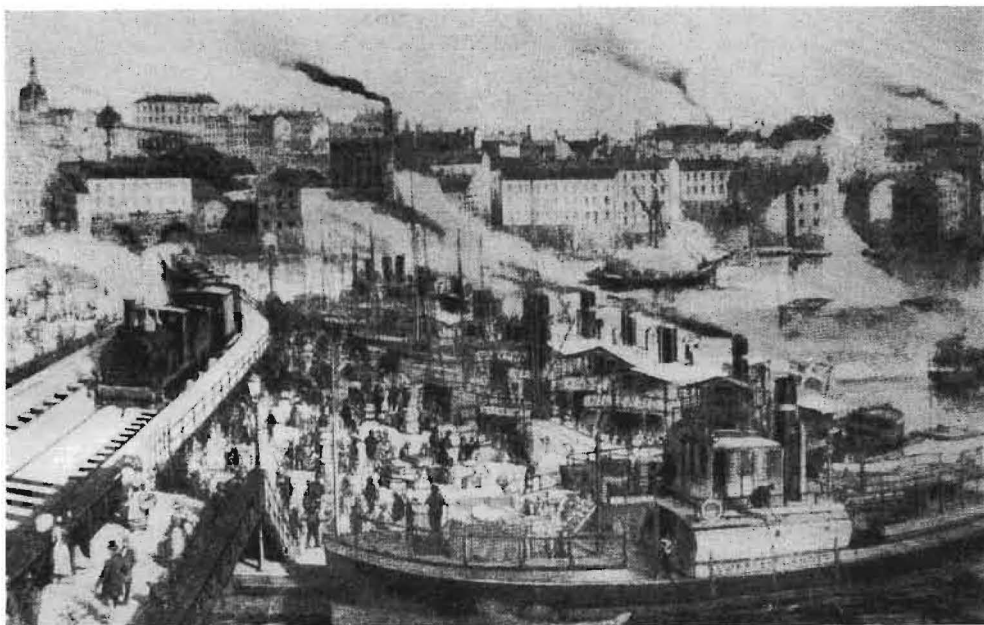
Norra Skeppsbron med Södra Blasieholmshamnen i bakgrunden på 1870-talet.

Den strindbergska firman fortlevde under namn av C O Strindberg & Co. ett stycke in på 1900-talet, som ångbåtskommissionärer på Riddarholmen. Fyra generationer

Strindberg hunno med att verka i den: Augusts farfar, far, bror och brorson. Då brodern Oscar avled, blev firmanamnet Hedberg & Strindberg med brorsonen Carl



Skeppsbron mitt för tullhuset på 1870-talet.



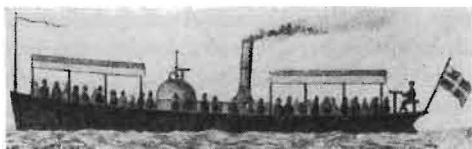
Målarbåtar vid Köttorget på 1880-talet.

som meddelägare. Efter dennes frånfalle residerade firman under kortare tid vid Skeppsbron och upphörde omkring 1918—19.

Genom flottbron vid Nockebybro passerade på 1870- och 80-talen en mängd ångbåtar, särskilt de som trafikerade den så livligt utnyttjade rutten Stockholm—Uppsala. Hjalmar Söderberg vistades som 7-årig pojke vid Nockeby, där han sommaren 1876 med sina föräldrar bodde i brovaktens vita hus intill Nockebybro. Om pojkens förtjusning över båtarna berättar han själv i *Martin Birks ungdom* på följande sätt: »Men det roligaste av allt, det var den långa bron och sjön och alla ångbåtarna, som blåste redan på långt håll för att bron skulle öppna sig och släppa dem igenom. Martin lärde sig snart att känna igen dem alla: Fyris (kom även till Ångermanälven!) och Garibaldi, Brage, som aldrig gjorde sig någon brådska, den vackra blå Tynnel-sö och den bruna Enköping, som kallades kaffebrännaren, emedan den puttrade som då man bränner kaffe... Så var det bogserbåtarna med sina långa rader av pråmar; dessa pråmar brukade ofta fastna i brohålet, och ingenting i världen var så roligt som att då höra pråmkarlarna svära.»

Vi skola nu återgå till ångsluparna. Såvitt vi kunnat inhämta, var den första kända ångslupen »Delphin» byggd 1832 av ek och försedd med ett maskineri om 6 hk från Åkers styckebruk. (Då ej annat säges, avses här och senare nominella hästkrafter. En nominell hästkraft motsvarar fyra indikerade.) Längden mellan stävarna var 53,9 fot, bredden efter ytterkanten av bordläggningen 10,4 och djupgående akter med last 4 fot. Ordinarie trafik på Drottningholm men med lusturer till Vaxholm. »Delphin» hade flera efterföljare. Biljetter skulle köpas i Forsgrens kryddbod vid Slottsbacken men kunde *med viss förhöjning* även erhållas ombord. Huru den fördyringen motiverades vore verkligen nöjsamt att veta.

Redan 1853 — således för jämt hundra år sedan — var man inne på bolagsbild-



En av de tidigaste ångsluparna.

ningens väg. Det gällde två mindre ångbåtar för trafik mellan Riddarhusgränden och Röda bodarna. Dessa båtar och deras trafik övertogs 1856 av *Nya Ångslupsaktiebolaget*, som 1860 även öppnade en linje mellan det s. k. Flugmötet (dvs. det söder om Munkbron belägna Köttorget) och Ragsvaldsbro på södersidan. Tre öre per person fick man taga, icke mera dekreterade Överståthållarämbetet allvarligt. Efter något funderande medgav vidare den härdflirtade drätselnämnden, att vid roddartrappan vid Köttorget en med skyddsräcke utrustad pontonbrygga fick förtöjas försedd med försäljningsstånd och bänkar för trafikanterna. Bolaget utvidgade senare sin trafik med flera linjer åt Mälarsidan och med verkstad och slip vid Smedsudden. Namnet ändrades senare till *Nya Ångslupsab. Smedsudden*.

År 1859 tillkommo två nya bolag, som inom kort förenades till ett företag under namnet *Föreningen* och med 50 000 riksdalers aktiekapital. Bolaget ägde från början icke mindre än 5 ångslupar med en maskinstyrka av från 2 till 5 hk. Verksamheten var ganska omfattande, och man ombesörjde bl. a. trafik mellan Staden och Liljeholmen, Essingen, Klubben, Ekensberg och Petersberg, från Logårdstrappan till Allmänna gränd och från Nybron till Alkärrret och ett flertal andra platser på Djurgården. Även här var avgiften 3 öre, dock skulle flottans personal färdas fritt. År 1863 uppgick Föreningen i *Stockholms Ångslups AB*.

År 1860 bildades bolaget *Phoenix*, som bl. a. trafikerade linjerna Råntmästaretrappan—Tegelvikens och Carl Johans Torg—Liljeholmen, Hornstull och andra platser på Kungsholmen. Även detta bolag uppgick 1863 i Stockholms Ångslups AB.

Ångslups AB *Unionens* födelseår var 1864. Det hade tillstånd att trafikera en linje mellan Gymnasiegränd på Riddarholmen och Löhholmen med anlöpande av Marieberg och Lilla Essingen. »Unionen» upptog i sig *Kungsholms Ångslupsbolag* och *Ångslupsbolaget Ladugårdslandet* men förenade själv år 1867 sina öden med Stockholms Ångslups AB.

Ångslupsbolaget *Nya Föreningen* hade 1868 till startår och synes efterhand ha särskilt ägnat sig åt att tränga in på Stock-

holms Ångslups AB:s linjer med resultat, att de två bolagen 1880 sammanslogos. Det förre bolagets rörelse hade ej gått bra, och man konkurrerade sig till en sammanslagning.

Förutom de nu uppräknade förekommo under detta skede åtskilliga smärre företag för den inre stadstrafiken, vilka antingen snart upphörde eller ingingo i något av de ovan nämnda företagen. Ett flertal bildades dessutom för trafik på Norra Brunnsviken, till Haga genom Älkistan, Ulriksdal, Edsviken, Djursholm, Hammarbysjö och Nacka — både åt saltsjösidan och på insjövattnen. Även en del av dessa företag uppgingo i Stockholms Ångslups AB.

År 1860 konkurrerade inbördes och med roddarlagen mer än ett halvt dussin ångslupsbolag om trafiken. Ur företagarnas synpunkt bör en koncentration ha framstått som en nödvändighet, och även för allmänheten torde krigstillståndet mellan alla lillputtblagen ha varit föga behagligt.

Det var under sådana förhållanden som Stockholms Ångslups AB — »Ångslupsbolaget» — bildades vid ett sammanträde på Pelikan den 3 jan. 1863 för att i sig upptaga de ovan nämnda bolagen Phoenix och Föreningen. År 1865 hade bolaget ett aktiekapital på 182 000 rdr, och flottan bestod av 24 ångslupar, som trafikerade 9 linjer i Saltsjön och 3 i Mälaren, vartill kommo en reservslup och två bogserbåtar. Ångslupsbolaget kom att ombesörja det väsentligaste av den lokala trafiken till sjöss i Stockholm och dess närmaste omgivningar.

De ovannämnda linjerna voro följande:

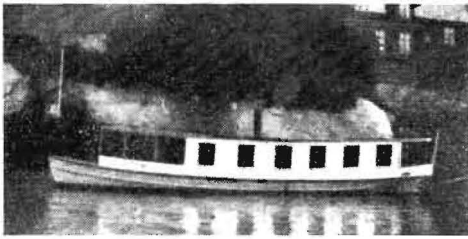
Saltsjön

Strömparterren—Djurgården	3	båtar
Råntmästartrappan—Djurgården	2	»
» —Tegelvikens	2	»
Skeppsholmen—Djurgården	1	»
Bomslupstrappan—Skeppsholmen ...	1	»
Staden—Djurgårdsbrunn	2	»
» —Haga (gm Älkistan)	1	»
» —Svindervik	1	»
» —Blockhusudden & Mölna ..	1	»

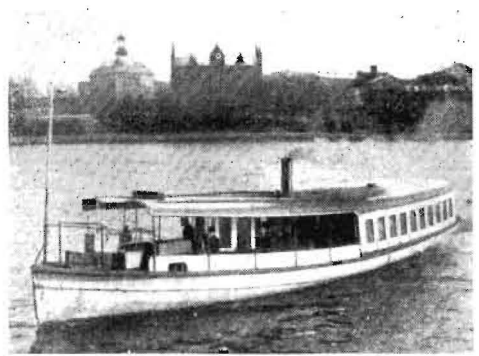
Mälaren

Staden—Liljeholmen	4	båtar
» —Karlberg	2	»
» —Ulvsundasjön	1	»
Bogserbåtar	2	»
Reservbåt	1	»

24 båtar



»Wilhelm» — en annan av de tidigare ångsluparna.



»Freja», byggd 1875. 24 ind. hkr, 70 passagerare.

Redan från början synes ångsluparna hållits mycket prydliga. De tilltalade publiken, icke minst utlänningar. År 1865 skildrade en engelsk resande en ångslupsfärd på följande fängslande sätt:

»Medelst en tilläggsbrygga nära i jämnhöjd med vattenytan äro vi i stånd att gå ombord på den nättaste lilla propellerbåt man kan tänka sig. Båten vändes av en gosse medelst en båtshake och susar iväg med förvånande fart. Dessa farkoster är omkring 50 fot långa och 8 till 9 fot breda med ångmaskiner från 2 till 5 hästars styrka. Deras maskineri synes förefalla i yrket obekanta ögon särdeles kompakt och enkelt. Pannorna provas till 120 skålpunds tryck pr kvadrattum, medan 60 skålpund är det högsta varmed de, efter författning, få belastas. Den lilla mitt över axeln stående cylinderns diameter och höjd känner jag icke, men indikatorn visade ständigt på 59, så att intet tillåtet ångtryck gick förlorat. Man begagnar cokes till bränsle, och alla maskinens delar ligga öppna för åskådande, utom axeln. En bänk sträcker sig runtomkring hela båten och tält finnes över för- och akterskeppen. Frusna passagerare kunna hålla fötterna mot pannan eller sätta sig nära eldstadsluckan, under det andra, som föredraga en sval plats, må undvika maskinisten och dess fnysande tjänsteande, i det de placera sig akterut hos befälhavaren eller förut hos gossen. Huru denne knogar! Han eldar, han »bär av», han »gör fast» och upptager därjämte passagerarnas avgifter. Denna ungdom föreställer i själva verket besättningen och kan åtminstone icke fela av brist på befäl, enär han har tvenne fullvuxna karlar som sina förmän. Han bär en skinnväska fylld av mässingsmärken och skiljemynt, samt genomgår ceremonin

att först sälja dessa märken för 10 öre stycket och att kort därefter återinsamla dem, varvid jag föreställer mig att hans vänstra hand håller en slags kontroll över den högra för att stärka hans rättskänsla. En av mina vänner, som ville upplysa om rätta förhållandet med denna slags kontroll, påstod, att det egentligen var befälhavaren på båten, som *ex officio* skulle mottaga de försålda märkena.

Mången torde önska veta huru fort vi ånga iväg på dessa små båtar och jag skulle vilja angiva 7 knop i timmen som vår minsta och 10 vår högsta fart. De hava alla en smakfull form, äro byggda av järn med rund akter och skarp bog. Det är en stor fördel för Sverige att hava talrikt med sådana båtar på dess inomlands farvatten, men därjämte äro de förtjusande små lustfartyg på dess floder, vikar och insjöar.»

Som ovan antytts fortsatte under de följande åren expansionen med följd, att ångslupsbolagets flotta år 1880 omfattade 54 ångbåtar och 5 pråmar, den största flotta bolaget någonsin ägt åtminstone numerärt. Aktiekapitalet ökades till den för tiden ifråga betydande summan av 925 000 kr. (Som jämförelse nämnes, att Stockholms Nya Spårvägs AB:s aktiekapital s. å. utgjorde 782 000 kr.)

Antalet personer, som vid sagda tid kunde av ångslupsflottan samtidigt befördras utgjorde omkring 4 400 eller ungefär 80 passagerare i medeltal för varje ångslup. Lördagar och söndagar, då trafiken stegrades i hög grad, lånades underofficerare från flottan, vilka ryckte in som avbytare, som

ordningsmän vid tilläggsplatserna och i andra funktioner. En befälhavare hade då i begynnelselön 80 kr månatligt jämte 5 % i kaplake. Detta skulle ha varit en god inkomst, om det gällt årets alla månader, men nu visste man aldrig på förhand seglaktionstidens längd. Sjöfarten kunde av ishinder vara inställd många veckor. Under tiden fick personalen stå och hänga med händerna i fickorna utan inkomst från seglaktionen. Tillfälligt jobb var svårt att få, då man närsomhelst — vid töväder eller vid omslag i vinden — kunde beordras till omedelbar inryckning.

År 1873 utfärdade Överståthållarämbetet ett särskilt »Reglemente för Ängslupstrafiken i Huvudstaden», men redan förut (år 1869) hade stadsfullmäktige anslagit ett be-
lopp som lön åt en ångbåtsinspektör.

När Stockholms Ängslups AB började sin verksamhet på 1860-talet byggdes endast små lätta sommarbåtar om 2—5 hk och med ett enkelt tält som skydd för passagerarna. Huru anspråkslöst det hela var framgår exempelvis av, att först 1869 flyttades styrinrättningen på 16 ångslupar för om ångpannan; för de äldsta fartygen hade rorkult i aktern varit hela anordningen.

I samma mån trafiken växte uppstod be-

	Br.ton	Ind. hk.	Antal passagerare	Byggår
Djurgården 1 o. 2.....	62	55	148	1897
» 3 o. 4.....	85	65	216	1897
» 5.....	97	70	250	1901
Strömfärjan 1 o. 2.....	52	55	125	1901
» 3.....	54	55	133	1902
» 4 o. 5.....	41	40	110	1904
Centralfärjan 1 o. 2.....	—	30	88	1901—02

hov av större och snabbare tonnage; de s. k. 6- och 8-hästarna byggdes för 70 till 100 passagerare och cirka 8 knops fart. För passagerarna sökte man nu åstadkomma något större komfort genom att utrusta båtar med ruffar i aktern, vilka under sommartid avlyftes.

För de längre ångslupslinjerna visade sig så småningom dessa båtar för små och större fartyg byggdes. Typer härvidlag voro »Lärkan» och »Frithiof» om 80 och 55 ind. hk. och förande 150 och 140 passagerare, allt respektive. Byggnadsåret för den förra var 1894, för den senare 1897.

För de korta passlinjerna till Skeppsholmen

hade redan tidigt anskaffats ett par öppna mindre ångfärjor av typ »Skeppsholmen 2» (24 ind. hk. och 114 passagerare, byggnadsår 1878). Det var dock först i slutet av 1890-talet, som färjor började användas även på andra linjer. Då byggdes nämligen för djurgårdstrafiken de båda ångfärjorna »Djurgården 1» och »Djurgården 2» närmast efter mönster av de av Järnvägs AB Stockholm—Saltsjön sedan 1895 ägda ångfärjorna »Saltsjöbaden 1» och »Saltsjöbaden 2». Från ett annat bolag, som trafikerat Nybron—Djurgården inköpte Ängslupsbolaget två färjor, vilka fingo namnen »Djurgården 3» och »Djurgården 4». »Djurgården 5» nybeställdes hos Södra varvet. För linjen Gustav III:s staty—Nationalmuseum tillkommo »Centralfärjan 1» och »Centralfärjan 2». För de två Grevbrölinjerna beställdes fem färjor av ny typ: »Strömfärjorna» (nr:is 1—5) av två olika storlekar, vilka konstruerades med överbbyggnader så låga, att de kunde passera under Skeppsholmsbron. Samtliga färjor av de båda sistnämnda typerna försågos med skrov och maskiner tillräckligt starka för gång i is. Huru det förhöll sig med »Djurgårdarna» i det hänseendet känna vi icke till. Det kan vara av intresse att här lämna en specifikation på fartygen ifråga:

För att tillgodose behovet av vintertrafik även på andra linjer företogos en del förstärkningsarbeten på den äldre materielen. Därjämte byggdes flera kraftiga isgående salongsångslupar. Typer i det fallet voro »Kung Ring» och »Bore» med maskinstyrka om 70 och 55 ind. hk. och med rätt att föra 150 och 120 passagerare, allt respektive. Byggnadsåren voro för »Kung Ring» 1902 och för »Bore» 1903. Vidare tillkommo de än kraftigare fartygen »Fylgia», som var byggd 1908, och »Valkyrian» och »Anganty», byggda 1909. Samtliga tre sistnämnda med maskinstyrka om 130 ind. hk. och med rätt att taga 204 passagerare.



»Lärkan», byggd 1894. 80 ind. hkr, 150 passagerare.

Vi skola nu här nedan i ett svep redogöra för Ångslupsbolagets linjetrafik från sekelskiftet till våra dagar.

Vid *sekelskiftet* tog den sig ut så här, varvid materielen bestod av 38 båtar och 5 färjor (fördelade på 18 linjer):

Saltsjön

Strömparterren—Djurgården
 Råntmästaretrappan till: 1) Djurgården; 2) Tegelviken och Dockan; 3) Blockhusudden, Logårdstrappan till: 1) Djurgårdsbrunn; 2) Mölna och Käppala; 4) Mariedal och Kummelnäs; 5) Mariedal och Duvnäs-viken; 6) Finnboda, Ryssviken och Wikdalen
 Bomslupstrappan—Gångsättra och Skårsättra
 Djursholm och Rydboholm
 Passen vid Skeppsholmen
 Gustav III:s staty till: 1) Nationalmuseum; 2) Grevbron
 Stallmästaregården—Ulriksdals allé

Mälaren

Riddarholmen till: 1) Långholmen, Löfholmen och Liljeholmen; 2) Essingen, Bergvik och Alvik; 3) Karlberg—Ulvsundasjön
 År 1913, vilket år bolaget firade sitt halvsekeljubileum, var trafiken i stort sett av samma storlek och strukturerad som vid sekelskiftet.
 År 1933 bestod flottan av 34 ångslupar och färjor, som trafikerade följande linjer:

hela året

Gustav III:s staty—Nationalmuseum
 Pontonbryggan—Skeppsholmen



»Djurgården 5», byggd 1901, 70 ind. hkr, 250 passagerare.



»Skeppsholmen 2», byggd 1878, den ena av de två första färjorna. 24 ind. hkr, 114 passagerare.

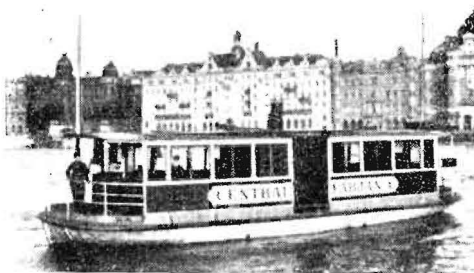
Slussen—Djurgården
 Mariahissen—Munkbron
 Kungsholmstorg—Varvsgatan
 Tegelbacken—Varvsgatan
 Riddarholmen—Essingen—Smedslätten

sommartid

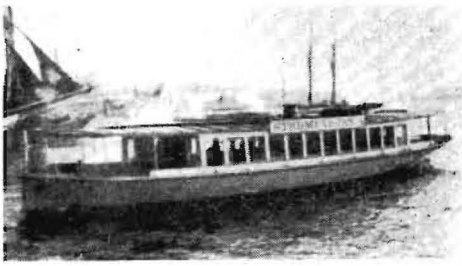
Slussen—Mariedal och Kummelnäs
 Nybroplan till: 1) Ropsten—N. Lidingön—Stensvreten; 2) Djurgårdsbrunn och Lidingön; 3) Fjäderholmarna
 Tegelviken—Djurgården
 Ropsten—Storholmen—Ådalen

År 1943 redovisar bolaget i sin årsberättelse 13 ångfärjor, 1 motorfärja, 16 ångslupar och 3 motorslupar (summa 33 enheter), och trafiken är inskränkt till följande linjer:
 Slussen—Djurgården (Allmänna gränd)
 Tegelviken—Djurgården (Allmänna gränd)
 Skeppsbron—Skeppsholmen
 Slussen—Dockan—Finnboda—Augustendal
 De tre linjerna på Mälaren torde ha nedlagts år 1940.

År 1953, i augusti, då detta skrives, synes Ångslupsbolaget uppehålla följande seglation:
 1. Ångfärjelinjen Slussen—Djurgården
 2. Sjöbuss Nybroplan—Saltsjöbaden



»Centralfärjan 1» byggd 1901, 30 ind. hkr, 88 passagerare, var ett synnerligen uppskattat trafikmedel mellan Gustav III:s staty och Nationalmuseum inte minst av dem vid Skeppsbron, som skulle luncha på Grand.



»Strömfärjan 1», byggd 1901, 55 ind. hkr, 125 passagerare, gick mellan Gustav III:s staty och Grevbron. Den korta skorstenen och den låga utformningen överhuvud berodde på att färjan gick under den låga Skeppsholmsbron.



»Kung Ring», byggd 1902, 70 ind. hkr, 150 passagerare.

3. Sjöbuss »Djurgården runt»
4. Stockholm—Stavsudda och Stavsnäs—Möja i kombination med buss
5. Stockholm—Ornö—Utö i kombination med buss Stockholm—Dalarö
6. »Utöexpressen» (Stockholm—Årsta—Utö). Buss och båt
7. Stockholm—Saltsjöbaden—Ingarö—Dalarö. Tåg och båt.

I årsberättelsen för 1952 redovisas — numera endast i en klumpsumma — 28 ång- och motorfartyg.

Själv en produkt av konkurrens eller kanske snarare slagsmål på det egna verksamhetsområdet fick Ångslupsbolaget och ångslupstrafiken i allmänhet snart utstå en kännbar tävlan från nytillkomna kommunikationsmedel. Vi veta knappast en annan näring, som blivit så malträterad av konkurrenter. Först ha vi de lokala järnvägarna (1860-talet) följda av spårvägarna (1870-talet). Även införandet av telefonen (1880-talet) var besvärande; det minskade antalet av personliga besök och sändandet av personbud. Omkring sekelskiftet bli velocipederna, som cyklarna då benämndes, en faktor att räkna med; fr. o. m. 1905 kan man säga detsamma om bilarna. Det största

dråpslaget mot ångslupstrafiken torde dock motorbussarna ha utgjort. Efter åtskilliga trevande försök slå de omkring 1919 igenom på allvar. Till sist ha de så väsentligt förbättrade broförbindelserna sannerligen icke heller varit gynnsamma för denna hantering men däremot för spårvägs- och biltrafiken.

Några trafikciffror äro vi icke i tillfälle att lämna förrän tidigast för år 1906, de sammanfalla nämligen med tillkomsten av Stockholms stads statistiska kontor. Siffrorna här nedan gälla all ångslupstrafik, icke enbart Ångslupsbolagets:

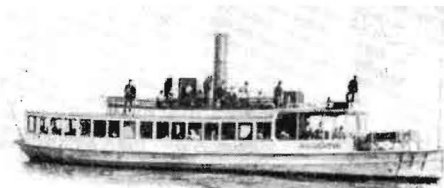
Milj. resor

1906	10,75	1935	4,25
1913	12	1940	2,25
1920	7	1945	2,8
1925	4,75	1951	2,7
1930	6		

(utställningsår)

Som jämförelse kan nämnas, att trafiken för spårvägsbolagen på Norr och Söder år 1906 utgjorde sammanlagt 50,7 milj. resor. Detta betydde en våldsam stegring på grund av en nyligen genomförd elektrifiering. År 1903 uppgick nämligen samma trafik till 21 milj. resor. Detta visar, vilken viktig roll ångslupstrafiken tidigare spelade; omkring sekelskiftet har den sålunda utgjort ungefär hälften av spårvägstrafiken.

Som förut omtalats hade Järnvägs AB Stockholm—Saltsjön sedan 1895 tvenne färjor, »Saltsjöbaden I» och »Saltsjöbaden II». insatta som passbåtar mellan Stadsgården och Karl XII:s Torg. Siffrorna från den trafiken äro rätt intressanta. Fr. o. m. 1914 indrogs den ena färjan, och i och med järn-



»Angantyr», byggd 1909, 130 ind. hkr, 204 passagerare.

vägsstationens flyttning från Stadsgården till den nya trafikapparaten vid Slussen den 21 dec. 1936 upphörde Saltsjöbanans färjtrafik:

1 000 resor			
1895	588	1920	437
1900	1 006	1930	270
1910	867	1936	237

Som läsaren torde finna kulminerade trafiken, efter en våldsam stegring från startåret 1895, redan år 1900. Sedan avtar den praktiskt taget år för år, medan trafiken på själva Saltsjöbanan växer. Har på något håll någon revolutionerande händelse inträffat? I så fall inskränker sig »revolutionen» till att år 1901 spårvägslinjen på Söder, just elektrifierad, utdrogs från Erstagatan till Tegelvikstorget och år 1908 till Danvikstull. Sedan händer ingenting förrän 1914, då spårvägstrafiken i Katarinavägen tog vid. Att denna färjtrafik fr. o. m. omkring 1920 kraftigt skulle minska är fullt naturligt, då i detta fall busstrafiken från Nacka, Södertörn etc. måste ha haft en alldeles särskild effekt.

På sin tid fördes underhandlingar med AB Stockholms Spårvägar angående ett övertagande av Ångslupsbolaget. Första gången skedde detta år 1918, då aktiemajoriteten i det senare bolaget erbjöds Spårvägsbolaget till 350 kr per aktie (nom. 200 kr). Dessa underhandlingar fortsatte med avbrott under en stor del av 1920-talet.

Det framgick, att vissa linjer hade intresse för SS, vilket dock icke var fallet med rörelsen i dess helhet. Till sist utbjöds aktiemajoriteten till ungefär 200 kr pr aktie. Skillnaden i utbuden är icke så stor, om man ihågkommer inflationen 1918. Intresset hos Spårvägsbolaget var dock nu borta — det synes aldrig ha varit särskilt stort — och underhandlingarna dogo bort.

Under bekymrens dagar under sista världskriget erinrade man sig emellertid, att det fanns transportmedel även till sjöss. Dåvarande ordföranden i spårvägsstyrelsen föreslog en utredning, som även verkställdes och är daterad i januari 1944. Utredningen utmynnade i ett konstaterande, att Ångslupsbolaget ej var intresserat av något samröre med Spårvägsbolaget. Man utta-

lade vidare från det förra bolagets sida, att det »jämsides med återupptagande av driften så snart möjligheter föreligga på tillfälligt nedlagda linjer planerar upptagande av försöksdrift på sådana nya sträckor, som stadens nuvarande utveckling kan anses motivera».

Under första världskriget befanns Ångslupsbolagets trafik vara så värdefull, att den under åren 1917—20 av Stockholms stad subsidierades med sammanlagt 341 000 kr. Det gällde Essinge- och Gröndalslinjerna, Kungsholmstorg—Varvsgatan och Tegelbacken—Varvsgatan.

Huru omfattande och förträfflig ångslups-trafiken på sin tid än var, så har den dock endast obetydligt bidragit till skapande av den jättelika riksolycka, som nu benämnes Stor-Stockholm. Att det förhåller sig så beror givetvis på, att under kalla vintrar kunde sjöfarten, som redan förut framhållits, för avsevärd tid vara avstängd. Personer med regelbunden daglig sysselsättning inne i staden vågade därför icke bosätta sig utanför tullarna, om de enbart hade ångbåtarna att lita på för sina stadsfärder.

Det behövs sannerligen skarpa glasögon för att upptäckta sjöfartens bidrag till den samhällsbildning, som sedan 1870-talet ägt rum i Stockholms omgivning. Dit torde man emellertid böra räkna Fridhems villastad, som vi numera känna under namnet Mälarhöjden och likaledes den samhällsbildning, som i seklets början uppstod på Ulvsunda mark i dåvarande Bromma socken och hade det föga träffande namnet Kungsholms villastad. Spår av andra samhällsbildningar som en följd av sjöfartskommunikationerna finnas även, men de äro skäligt obetydliga. För vår del kunna vi endast peka på Grönvik i Bromma, Vikdalen i Nacka och Brevik på Lidingö.

Ångbåtstrafiken medförde dock en förändring i vissa sociala förhållanden. Tidigare hade på grund av dyrbarheten och tidsspillan att komma till och från landet endast förmögna personer kunnat bestå sig med ett landställe; nu stod denna möjlighet öppen för allt vidsträcktare kretsar på grund av snabbheten och billigheten hos det nya trafikmedlet.