

Stockholms skärgård genom tiderna

En kulturhistorisk skildring av Stockholms skärgård och dess samröre med huvudstaden.
Av Skärgårdens Trafikantförening för hemsidan: www.skargardstrafikanten.se och
illustrerad med konstnären Roland Svenssons fina skärgårdsmotiv.

© Utgiven med stöd av Statens Kulturråd och Riksantikvarieämbetet.



"Soldag i Nasen", Roland Svensson ©

Innehåll:

De första skärgårdsborna	sid 2
Strömning och ånga	sid 3
Härjat land	sid 4
Bättre fartyg	sid 5
Reguljär skärgårdstrafik	sid 6
Vita veteraner	sid 7
Vintertrafik	sid 8
Sommargäster	sid 9
Roland Svensson museet	sid 10

De första skärgårdsborna



"Juninatt Gillöga", Roland Svensson ©

I enkla farkoster kom de till en värld av glesa öar och skär, de första besökarna till dessa trakter. Havsnivån nådde ungefär 25 meter högre än idag, den största delen av nuvarande skärgården låg under vatten. På Ingarö och några andra platser har man funnit de äldsta spåren av mänsklig verksamhet i skärgården, från yngre stenålder för ungefär 5000 år sedan.

På 1500-talet var flertalet av dagens byar och gårdslägen bebyggda. Att inte fler tillkom efteråt kan förklaras av brist på dricksvatten på andra platser innan tekniken fanns att borra brunn. Marken i norra skärgården ägdes mest av självägande bönder, i inre och södra skärgården lade stormän tidigt beslag på det mesta av marken.

Livet i skärgården var isolerat. Med naturahushållning producerade man det mesta man behövde genom jakt, fiske och ett ofta magert jordbruk där varje holme utnyttjades för slåtter och bete. För dessa lokala sysslor behövde man båtar. Behovet av längre transporter till fastlandet och huvudstaden var däremot litet. Men det fanns undantag, såsom transport av järnmalm från gruvorna på Utö redan på 1100-talet och kalkbrott på Runmarö sedan 1200-talet.

Skärgårdsbor anlätades också tidigt i lotsväsendet för att hjälpa fartyg genom den stora och förrädiska skärgården.

Strömning och ånga



"Skötarnas lägges", Roland Svensson ©

Det sägs att skärgårdsborna aldrig drabbades lika hårt av hungersnöd som befolkningen på fastlandet. Livet i skärgården var hårt men här fanns alltid mat genom fiske och jakt. I vattnen nära öarna fiskade man strömning, gädda, abborre och, braxen med skötar och andra redskap. Julgäddan var skärgårdens julskinka. Strömning fiskades vår och höst med skötar på utomskärs fiskeplatser. Det fisket var så lönsamt att kungen redan i mitten av 1400-talet beskattade fisket på Huvudskär. Gustav Vasa klämde sin vana trogen ut skatt från fler så kallade kronohamnsfischen, öppna för alla så länge man betalade.

Saltad strömning blev tidigt en viktig handelsvara – en tunna strömning mot två tunnor råg (för utsäde) var den vanliga kursen på fastlandet. Även hö sålde man, eller bytte med fastlandsbönder som efterfrågade det salta skärgårdshöet till sina djur. Den saltade strömningen var hållbar, men utkonkurrerades efter 1800-talets mitt av färsk strömning (och sill från västkusten) när transporter av färska livsmedel till den stora marknaden i Stockholm blev möjliga tack vare snabba ångfartyg – både i skärgården och runt Mälaren.

Härjat land



"Västerskärshamn Gillöga", Roland Svensson ©

Resor och transporter förr i tiden var knepiga till sjöss, men ännu besvärligare landvägen. Landets arvfiende Danmark anföll Stockholm sjövägen flera gånger vid medeltidens slut. För Ryssland var sjövägen den naturliga för anfall. För att skydda Stockholm sjövägen befäste Gustav Vasa Baggensstaket och Vaxholm och påtvingade skärgårdsbönderna det oerhörda arbetet att fylla igen Oxdjupet. Skärgården drabbades i varierande grad av krigstågen. Det utan jämförelse värsta var rysshärjningarna i juli-augusti 1719, sannolikt främst avsedda att tvinga Sverige till fred efter Karl XII:s krig. Nästan all bebyggelse, grödor och boskap föröddes, 20 000 personer blev hemlösa. Kostnaden för förstörelsen uppskattades till 6 miljoner riksdaler, mer än hela statsbudgeten. Fast återuppbyggnaden gick förvånansvärt snabbt, stödd av statliga lättnader.

Ryssarna 1719 slog till med ett par hundra snabba galärer framdrivna med åror och segel, väl lämpade för trånga skärgårdsvatten. Traditionell krigföring till sjöss var annars komplicerad och kostbar. Stora så kallade linjeskepp med många kanoner seglade upp och avlossade bredsidor mot varandra. Före krigståg samlades den svenska flottan på traditionella platser.

En tidig samlingsplats var Danmarks och Sveriges holmar vid inloppet till Skurusundet, senare flyttades samlingsplatsen ut till Djurhamn på sydvästra Djurö och till Älvsnabben vid Dalarö. Bevakning och varning inför fientliga anfall sköttes sedan länge med ett system av eldbåkar. Under tiden 1794 - 1869 byggdes ett nytt varningssystem, den finurliga optiska telegrafkonstruerad av operadirektören och mångsysslaren Niclas Edelkrantz. En rekonstruerad telegraf finns att beskåda i Grisslehamn.

Bättre fartyg



"Sjösättning", Roland Svensson ©

Hansan använde trinda koggar, i skärgården seglade knarrar. Transporterna till sjöss skedde länge med ålderdomliga och svårmanövrerade fartyg.

Under 1700-talet ersattes de i skärgården av snabbare och mer lättmanövrerade fartyg med gaffelrigg av holländsk modell. För skärgårdens trånga vatten med nyckfulla vindar byggdes båtar med mycket stora segel. Masthöjd 1,5 gånger skrovets längd och ett bogspröt med $\frac{2}{5}$ av skrovets längd var en tumregel. Med toppsegel ovanför det väldiga storeseglet samt fock och klyvare i fören kunde de fånga vindarna ovanför lummiga stränder, när de tungt lastade letade sig fram mot Stockholm. Enligt det receptet byggdes vedjakter som försåg den omätliga huvudstaden med bränsle och sandkilar för transport av sand.

Fast vädret rådde och tidtabellen var vansklig. Gaffelriggen gjorde det visserligen möjligt att kryssa mot vindriktningen, men man kunde ändå få vänta i dagar på rätt vind eller någon vind alls. På Arholma i norr växte en redarverksamhet fram, med större havsgående fartyg.

En annorlunda sentida fraktfart var den spritsmuggling med snabba motorbåtar som blev en följd av alkoholrestriktioner under mellankrigstiden, en ofta ojämn kamp mellan tullare och djärva smugglare med stor uppfinningsförmåga.

Reguljär skärgårdstrafik



"Båten från stan - vinter", Roland Svensson ©

Ett hårt kvinnogöra förr var roddarmadam. Kvinnor sörjde för det mesta av korta passagerartransporter på huvudstadens vatten ända in på 1800-talet. Redan 1591 stadgades i huvudstaden att två borgare skulle sörja för skjuts ut i skärgården. Färden kunde beställas för en ganska blygsam penning, men resan tog förstås tid och distansen var begränsad. På 1630-talet reglerade staten skjutsväsendet i landet med skjutshåll och gästgiverier. Skärgården organiserades med roddarlag. Längs farlederna växte fram ett nätverk av krogar där sjöfarare kunde äta, vila och värma sig. Skjutssystemet ersattes först runt 1850 när den reguljära skärgårdstrafiken med ångbåtar började komma i gång. Trafiken och antalet fartyg ökade snabbt under det att rederier startades, slogs samman och gick under.

Skärgårdstrafikens guldålder varade i stort sett 1930-talet ut. Efter kriget undergrävdes marknaden alltmer av vägtrafiken. Mycket snabbare var den, men allteftersom bilarna korkade igen vägarna började skärgårdstrafiken åter komma till heders.

"Ta sjövägen i stället för kövägen" skaldade en marknadsförare.

Vita veteraner



"Möte på isen", Roland Svensson ©

År 1869 grundades Waxholmsbolaget som utvecklades till det dominerande rederiet. År 1901 ombildades det till Waxholms Nya Ångfartygs AB, vilket inte hindrade att WÅAB 2019 firade 150-årsjubileum. Vid första världskrigets utbrott 1914 bestod dess flotta av 25 fartyg och 12 slupar.

Konteramiralen tillika marinmålaren Jacob Hägg kreerade bolagets klassiska skorstensmärke, ett svart W på gul-blå botten. Alla var inte nöjda med denna jätte, som fick ett skamfilat rykte. *"Waxholmsbolagets kaptener känner skärgården i grund och botten"* skämtade KTH:s studenter. Blidöborna tog rentav saken i egna händer och beställde 1911 ångfartyget Blidösund, som alltjämt seglar som en av skärgårdens stoltheter.

Efter andra världskriget försämrades Waxholmsbolagets ekonomi successivt och i början av 60-talet hotade konkurs. Alla insåg att trafiken till skärgården måste leva vidare och efter en rekonstruktion inträdde Waxholms stad som ägare. Redan efter några år överlämnade man företaget i landstingets händer, där det levt vidare i det som numera heter Region Stockholm. I samband med dessa konvulsioner diskuterades hur man kunde minska kostnaderna. En given möjlighet vore att skrota de gamla ångdrivna skorvarna. Men då vaknade folk och en kraftfull opinionsstorm fick politikerna att backa. En viktig roll i detta fick den nybildade Skärgårdens Trafikantförening.

Och Stockholm kan än i dag stoltsera med världens största flotta av ångbåtar - i reguljär trafik! Vad vore sommarstockholm utan skärgårdsbåtarna vid Strömkajen?

Vintertrafik



"Isvinter / Karlssons bro", Roland Svensson ©

Första fartyget till Stockholm efter vintern var en stor händelse. Vintern påverkade livet förr mycket mer än vad vi inser. Under den mörka och kalla årstiden i skärgården lagade man redskap, matade svältande kreatur med de strån man samlat in på holmar och skär. Och fiskade med not genom upphuggna vakar.

Men vintern innebar också möjligheter. Tunga transporter gick lättare på is och frusen mark. Därför kom järnet från Bergslagen i huvudsak på vintern till Stockholm. I skärgården utvecklades ett system med vintervägar. Namn som Vintertullen och Vinterviken i Stockholm minner om var vintervägarna från skärgården respektive Mälaren gick upp på land för fortsatt färd mot huvudstaden.

Den första isbrytande skärgårdsbåten var ångfartyget Wilhelm Lindberg som 1890 försågs med isbrytande stäv. Men vintersjöfarten förblev en huvudvärk för rederierna. Den var ständigt en förlustaffär. Mycket längre restider, tjock is förhindrade ofta anlop av bryggor - eller att man alls kom fram. Skärgårdsborna kunde få vandra långt på isen fram till ångarna. De uppbrutna isrännorna innebar också problem för vintervägnätet över skärgårdens isar.

Sommargäster



"Båten från stan - sommar", Roland Svensson ©

Förmögna stockholmare flydde redan på 1700-talet den osunda innerstaden sommartid. Ut till de förtjusande sommarnöjena Svindersvik och Stora Nyckelviken på Nacklandet for familjerna Grill och af Petersens. Fäderna var direktörer i ostindiska kompaniet och tillhörde den så kallade skeppsbroadeln.

Det breda uppsvinget för sommarnöjen kom med skärgårdstrafiken – stora grosshandlarvillor för de förmögna längs de tidiga skärgårdslinjerna, allt eftersom längre ut i skärgården.

Mindre penningstarka började hyra in sig sommartid hos skärgårdsbefolkningen. Det blev en ny inkomstkälla för skärgårdsborna att förse sina bostäder med glasveranda, hyra ut bostaden sommartid och själva flytta undan till en enklare bostad.

Den tredje vågen sommarboende var folkhemmets enkla sportstugor. Till en början reste man sjövägen till sportstugorna, ofta med egen båt. När vägtrafiken tog över efter kriget blev tomter längre från vattnet tillgängliga och antalet sommarstugor ökade dramatiskt. Tidigt var omfattningen av skärgårdstrafiken sommartid imponerande. År 1897 anlöpte skärgårdsbåtarna 550 bryggor för att frakta cirka 13 000 sommargäster – familjefäderna kom ut över helgerna medan familjen skeppades ut för att stanna hela sommaren.

Roland Svensson museet, Ramsmora brygga, Möja



Foto: Jan Wigren

Roland Svensson (1910-2003) tillhör de konstnärer som redan under sin livstid fick en plats i svenska folkets hjärtan. Hans måleri och författarskap är värdefulla dokument över skärgårdsbornas tillvaro för inte så länge sedan. Han såg det som sitt kall att i ord och bild dokumentera detta liv innan det skulle försvinna. Bland annat i boken "Skärgårdsliv i gången tid", som han själv kallade "sitt kärleksverk".

I Roland Svensson museet speglas Rolands obändiga arbetslust ända ner till de konkreta arbetsplatserna i form av målar- och skrivhörnor. Dessa har sedan Rolands bortgång bevarats och visas i museet vid Ramsmora ångbåtsbrygga på Möja, där även en glasad vägg ger ett vidunderligt perspektiv ut mot den skärgård, Nassa och Gillöga, som låg Roland varmast om hjärtat.

På museet visas också kortare filmer där Roland Svensson, med sin fascinerande berättarröst, medverkar från gamla radioinspelningar.

Stort tack till Sällskapet Roland Svenssons Vänner för bildtillstånd. Bilderna i denna skrift får dock ej användas i andra sammanhang. Se mer av konstnären på Roland Svensson museet, Möja, och på sajten: www.rolandsvenssonsallskapet.se

Lars Nyberg, ordförande i Skärgårdens Trafikantförening / www.skargardstrafikanten.se



Skärgårdens
Trafikantförening

KULTURRÅDET



SWEDISH NATIONAL HERITAGE BOARD
RIKSANTIKVARIÉÄMBETET