

Båttrafik i Strömme Kanal



Fartyget som aldrig gick genom Strömme Kanal. Bild från 1968

När tankarna på en turistisk rutt från Stockholm genom Skurusundet, Kolström och Strömme Kanal till Sandhamn tog fart i slutet av 1960-talet hade Strömme Kanal inte använts för kommersiell trafik på flera decennier. Den dog ut på 1930-talet när ångbåtarna inte längre kunde konkurrera tidsmässigt när busstrafiken Stockholm – Björknäs – Värmdö nådde ut till Fagerdala och senare även till Stavsnäs. Affärsidén nu var att slå mynt av det sceniska i att färdas på de smala invattnen så här långt ut i skärgården, ja, ända till Sandhamn, på en endagstur.

Idén förverkligades av ångbåtsentusiasten Richard Grönstedt, som då med några ångbåtsvänner tog initiativ att bilda Nya Ångfartygs Aktiebolaget Strömme Kanal. För 22 000 kronor inköptes 1969 (?) den gamla ångbåten s/s Valkyrian som döptes om till "Nya Strömme Kanal". Olyckligtvis blev det redan på jungfruturen tydligt att fartyget var olämpligt för denna trad, då hon körde fast vid Kolström och resan måste avbrytas. Hon var för djupgående. Följden blev att fartyget fick döpas om till s/s Drottningholm, och Strömme Kanalbolaget under en tid därefter i huvudsak bedrev trafik i Mälaren. Detta blev dock så lyckosamt att bolagets flotta i Mälaren kunde utökas, bl a genom inhyrning av de anrika ångarna Gustafsberg VII, Saltsjön och ångslupen Delfin. Temporärt insattes under 1973 och 1974 den lilla men snabbgående m/s Kanholmen på Sandhamnstraden. Det dröjde till 14 september 1975 innan ett nytt fartyg kom i drift på traden Stockholm – Sandhamn via Strömme Kanal. Nybygget Strömme Kanal byggdes av Boghammars Marin på Lidingö och var specialbyggd att klara dessa farvatten och att hålla tidtabellen för en endagstur.

Några data för m/s Strömma Kanal: längd 26,3 m, bredd 5,2 m, djupgående 1,5 m, max passagerarantal 184 personer, maxfart 18 knop, marschfart 13,5 knop.



MS Strömma Kanal vid provturen 1975. 18,6 knop!

Bolaget hade i starten en bräcklig ekonomi, med minimalt aktiekapital och många aktieägare. Flera ackord genomfördes, och en konkurs inträffade 1981. Det löstes genom att flera nya intressenter gick in med kapital i ett ombildat bolag, och den nuvarande vd:n Jan Larsén anställdes. Under 1980-talet skedde viss expansion och breddning av verksamheten. Bore Lines köpte bolaget 1991. Nu blev expansionen snabbare, och 1999 bildades koncernbolaget Strömma Turism och Sjöfart. I dagens läge bedriver Strömma fartygs- och busstrafik på flera orter i Sverige och i våra grannländer. Vår kanalbåt stävar dock vidare med last av turister till Sandhamn och åter från mitten av juni till mitten av augusti i år efter år.

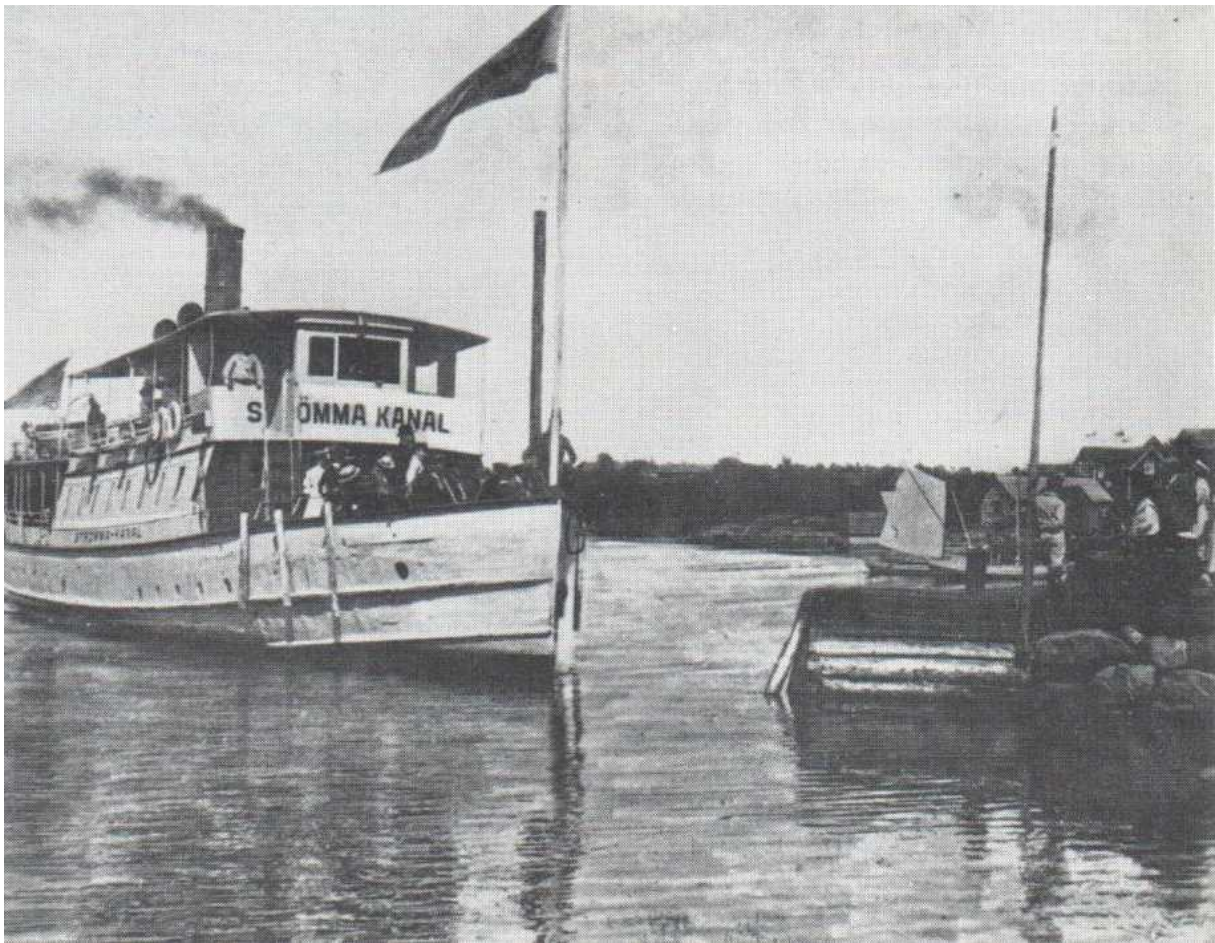
Men, hur började det?

Kanalen, som tidigare hette Lillströmskanalen, var under medeltiden en öppen passage, en genväg för att slippa de öppna fjärdarna, men under 1600-talet gjorde landhöjning och igen slamning passagen allt svårare. Under 1700-talets senare del kunde man tidvis ta sig över kanalen torrskodd. Flera upprensningar och förstärkningar gjordes. Ordentlig muddring och upprustning till farbart skick dröjde dock till 1860-talet, då arbetet gjordes i flera omgångar, i samband med bygget av Strömmabron.

Ångbåtstrafik kring Stockholm började i liten skala under 1800-talets första hälft, till en början med mindre hjulångare. Drivande var i första hand inte mäl- och skärgårdsböndernas behov utan sommargäster som i ökande omfattning sökte sig till den inre delen av skärgården för rekreation. Den första ångbåtstrafiken genom Strömma Kanal kom igång 1865 genom Ångbåtsbolaget Strömma Kanal.

Den första s/s Strömma Kanal var ett nybygge för ändamålet, byggd på Lindholmens varv i Göteborg. Den var 23 m lång, tog 100 passagerare och viss last, och hade salong med servering nere i skrovet men ingen nämnvärd överbyggnad. Rutten var till en början till Stavsån (nuvarande sommarhamn), och en mängd bryggor angjordes under vägen. Småningom utökades turen under helgerna till Sandhamn. Det var då den första ångbåtlinjen till ytterkärgården. Fartyget stannade oftast på destinationen över natten.

Ångbåtsutvecklingen gick snabbt. Redan 1876 ersattes Strömma Kanal av ett större och modernare fartyg, s/s Stafsnäs, ett nybygge från Södra Varvet i Stockholm med salong på mellandäck. Strömma Kanal sattes istället in på en linje till Tyresö, innan hon 1879 såldes till Riga. I maj 1877 gick Stafsnäs på grund vid Fågelvik på Ingarö en kväll vid återfärd mot Stockholm. Hon sjönk delvis, utan manspillan, men bärgades och kunde några veckor senare åter sättas i trafik.



S/s Strömma Kanal vid Södersunda, Runmarö ca 1900

Redan 1884 var det dags att komplettera med ett nytt fartyg, s/s Strömma Kanal. I motsats till de tidigare hade denna ett klassiskt utseende, med vitt skrov och överbyggnad med stora fönster. Tidvis erbjöds nu dubbla turer, med avgång från Stockholm både kl 10.30 och 14.30. På vägen från pontonbryggan vid Ränthästartrappan angjordes ett tjugotal bryggor före Stavsån, och därefter södra bryggan på Djurö samt bryggorna vid Gatan och Långvik på Runmarö. På Sandhamn angjordes Tullbryggan. Gångtiden var till Stavsån fyra timmar och till Sandhamn 5 timmar. En helgresa tur och retur i salong kostade tre kronor. Några år senare såldes s/s Stafsnäs till Waxholmsbolaget.

På 1890-talet kom tågtrafiken till Saltsjöbaden igång. 1894 startades av G O Wallenberg en konkurrerande ångbåtslinje Saltsjöbaden – Kolströmmen – Strömme - Djurö med den inhyrda s/s Skärgården som tidigare gått på Möja. Detta hindrade inte att kapacitetsproblem uppstod med bara Strömme Kanal på Sandhamnslinjen. En äldre ångbåt, s/s Trosa, inköptes, döptes om till Gurli och togs i trafik att alternera med Strömme Kanal. Gurli var redan då liten, omodern och långsam, och inte alls populär. Missnöjet fick till följd att ett nytt bolag, Ångfartygs AB Stockholms Skärgård, öppnade för trafik med s/s Prinsessan Ingeborg. Fartyget var uppkallat efter en dansk prinsessa som nittonårig 1897 blev gift med prins Carl, son till Oscar II. Fartyget var praktfullt men visade sig snabbt vara för stort. Kanalen kunde bara forceras vid högvatten, varför traden fick gå den yttre vägen runt Värmdö och inte angöra några bryggor före Stavsnäs. Av den orsaken ansåg man sig tvungen till ytterligare inköp. Ångfartyget Najaden, som tidigare trafikerat Rydboholm i Mälaren, sattes in år 1900.

Ångfartygs AB Stockholms Skärgård fick alltmer svårigheter och upplöstes 1910. Najaden övertogs av Strömme Kanalbolaget, och Prinsessan Ingeborg såldes så småningom till Lilla Edet i Göta Älv. Kanaltrafiken till Sandhamn hade då fått svår konkurrens av Waxholmsbolaget, som trafikerade Sandhamn den yttre vägen runt Värmdö. Det ledde till att Ångfartygs AB Strömme Kanal år 1911 att upplösa bolaget och sälja sina två fartyg Najaden och Strömme Kanal till just Waxholmsbolaget.



Linjekarta från 1934

Trafiken genom Strömme kanal fortsatte dock, men nu utan att gå till Sandhamn. Istället blev destinationen Runmarö med bryggorna Långvik och Södersunda. Waxholmsbolaget satte även in en linje från Saltsjöbaden till Smedsudden via Kolström och Strömme kanal. Linjen upprätthölls med ångslupen Arla från 1926 till 1934.

Nu tillkom ytterligare en konkurrent, nämligen busstrafiken. En bro över Skurusundet stod klar 1915, och vägnätet på Värmdö byggdes ut. År 1929 kom busstrafiken till Gustavsberg och vidare till Värmdö kyrka respektive till Fagerdala. Till Strömme kom busstrafiken 1932 och till Stavsnäs nya vinterhamn 1934. Dessförinnan var vägen över Fågelbrolandet närmast en kostig. Till Djurö insattes färjetrafik 1938, som drevs tills bron blev klar 1960. Dessutom hade båttrafiken den yttre vägen vässats med snabblinjer som med nya dieselmotorer istället för ångmaskin pressade restiden från Stockholm till Sandhamn till under tre timmar. Detta blev dödsstöten för trafiken genom Strömme Kanal, som lades ner 1936. Därefter uppstod ett nära fyra decennier lång period utan tidtabellstyrd trafik genom kanalen. Av de många ångbåtsbryggorna längs traden finns idag mest svårupptäckta rester, eftersom bara ett fåtal trafikerar idag.

Den båttrafik som ändå fortgår, och den som bedrevs under många år före och efter förra sekelskiftet, har ändå gynnat vår hembygd på många sätt. Framför allt har namnet Strömme tack vare kanalbolagen blivit väl känt inom och utom landet. När m/s Strömme Kanal nu upprätthållit trafik i 40 somrar i sträck har vi skäl att rikta en tacksamhetens tanke till Strömme Kanalbolaget. En strävan i vår förening är att denna artikel ska inspirera till en utställning i vårt museum om båttrafiken genom Strömme Kanal under 150 år.

Hans Severinson

Källor:

Strömme Turism och Sjöfart AB med boken Strömme, 2012

Skriften Strömme Kanal 1832 – 1999 av Britt-Marie Ohlsson

Föreningen Stiftelsen Skärgårdsbåtens tidskrifter Skärgårdsbåten, utgåvor 1975 – 2013

Skärgårdsbokens utgåvor 1984 – 2014

Skriften Båttrafiken till Sandhamn genom tiderna, 2010 av Lennart Rydberg