

# Bryggor vi glömt

Bryggor och båtar  
vid nedlagda trader

Av Gunnar Lefrell



## RESARÖ - från ångbåtsö till bilförort

Del 2

Bryggor i Resaröström på resan mot  
Västerskär och Svinninge

### Lövudden

Lövudden avsnödrades strax före förra sekelskiftet från Överby och två exklusiva sommarvillor i klassisk nationalromantisk stil med stora strandtomter byggdes. Snart tillkom flera hus, alla med sjöutsikt. Sommarfolket använde Överby brygga för sina resor. Avståndet till Lövudden var kort och man byggde gångväg längs med vattnet, som ledde ut till Lövudden.

Waxholmsbolaget hade fått flera påstötningar om att även trafikera Lövudden men

det skulle dröja. Först måste det finnas en ordentlig ångbåtsbrygga. Sagt och gjort, omkring 1920 satte fastighetsägarna igång med bryggbygget vid Resaröstranden, beläget innanför den lilla ön Tjusarholmen. En enkel träbrygga lagd på stenkistor med formen av ett omvänt L. Uptill lades plank med ett stort vänthus på, som också kunde användas som badhus, där en enkel träsemafor sattes fast vid långsidans yttergavel. Pollare saknades, däremot monterades en järnkrok, och innanför bryggan och på utsidan tillkom



Men redan efter två år slutade *Åkers Kanal* att lägga till vid Lövudden, antalet passagerare var alldeles för litet och 1935 slutade även passbåten att anlöpa bryggan. Lövuddens brygga blev en kort parentes, som varade i ungefär 16 år. I dag är det svårt att återfinna Lövuddens ångbåtsbrygga. Hela udden har bebyggts med exklusiva permanentvillor och dito bryggor.

### Björnhammar

Efter Överby och Lövudden var det dags för ångbåten att lämna Resarö för att ta ut kursen mot första bryggan på fastlandssidan, Björnhammars brygga. Avståndet mellan bryggorna var kort, bara ca tre minuters gångtid. När *Öster-Åker* som första båt anlöp ca 1880 var Björnhammar i stort sett obebbyggt. Vid den här tiden fanns här bara några torp, som lydde under Svinninge gård. Åkermark förekom, annars var det mest skogs- och betesmark.

Men "upptagningsområdet" var stort, så behov fanns av ångbåtstrafik. Nantes brygga fanns ännu inte, endast bryggorna vid Johannesberg och Svinningeudd och dit var det långt. När passbåten *Bertha*, några år senare följd av *Åkers Kanal* "upptäckte" bryggan förändrades det tidigare orörda Björnhammar. Stockholmare hyrde in sig och det dröjde inte länge förrän dessa köpte mark och byggde eget. Björnhammar blev en av de stora sommarnöjesbryggorna på Resaröströms fastlandssida, som fyllde både Stockholmsbåten och passbåtarna med pas-



En något suddig bild av Lövuddens brygga från påsken invigningsåret 1921. De väntande på bryggan verkar väl påpälsade men är det direktbåten till Stockholm eller passbåten som skall komma? Lägga märke till den enkla träsemaforen, som visar på stopp! Okänd fotograf.



## Stockholm—Ytterby—Ytterbystrand—Johannesberg—Överby— Stockholm.

### Vardagar

Saxaren		Victoria		Östana II		Östana I		Express I		Åkers Kanal		Waxholm I		Saxaren		Express I		Express II		Waxholm		Åkers Kanal		Östana II		Östana I		Express I		Express II		Waxholm		Express I									
f. m.	e. m.	f. m.	e. m.	f. m.	e. m.	f. m.	e. m.	f. m.	e. m.	f. m.	e. m.	f. m.	e. m.	f. m.	e. m.	f. m.	e. m.	f. m.	e. m.	f. m.	e. m.	f. m.	e. m.	f. m.	e. m.	f. m.	e. m.	f. m.	e. m.	f. m.	e. m.	f. m.	e. m.	f. m.	e. m.								
10.10	2.20 <sup>1)</sup>	3.15	3.25	3.40	4.05	4.15 <sup>2)</sup>	5.13	6.15	8.30	8.40	8.45	8.55	9.35	4.20	8.10	10.40																											
																				Från <b>Stockholm</b>		Till																					
																				Vaxholm .....		7.25 <sup>3)</sup>																					
																				Ytterbyvik (se sid.20)		7.40																					
																				<b>Ytterby</b> .....		8.20																					
																				<b>Ytterbystrand</b>		8.15																					
																				Ytterbyudd .....		8.20																					
																				Trälhavsbyggnan		8.20																					
																				Buskudden .....		8.20																					
																				Bergsudd .....		8.20																					
																				<b>Johannesberg</b>		8.20																					
																				Nantes .....		8.20																					
																				Björnhammar .....		8.20																					
																				Lövudden .....		8.20																					
																				Till <b>Överby</b> .....		8.30																					
																				Från		6.40																					

<sup>1)</sup> Endast lörd. o. helgdagsafton.

<sup>2)</sup> I Vaxholm angöres endast Ekuddsbyggnan.

<sup>3)</sup> Ej lörd. o. helgdagsafton.

<sup>4)</sup> Båtbyte vid Ytterby.

Vardagstrafiken på Överbytraden enligt tidtabellshäftet sommaren 1933, det sista året både Åkers Kanal och sluparna från Vaxholm trafikerade Björnhammar. Av söndagstabellen, som inte återges, framgår att anm. B betyder att byte sker i Vaxholm till/från ångslup. Ur G. Fribergs arkiv.

sagerare men snart skulle bryggans betydelse minska.

Inom i stort sett samma område, alldeles norr om Björnhammar, tillkom istället en ny ångbåtsbrygga något år mellan 1888 och 1890, först kallad Nybygget efter ett torp på platsen men snart omdöpt till Nantes. Åkers Kanal fortsatte att anlöpa Björnhammar till senhösten 1933 medan "sommarbåten" Anna fortsatte sina passbåtsurer med sparsamma tillägg ytterligare några år. Bryggan låg besvärligt till inne i en vik, som förse-nade ångbåten. "Nya bryggan" Nantes (Nybygget) hade ett betydligt bättre läge. Dessutom hade Konrad Johansson nära ångbåtsbryggan startat det nu så framgångsrika Björnhammars varv 1937. Varvet har idag utvecklats till ett fullservicevarv för fritidsbåtar med sommartid ca 175 bryggplatser, som täcker hela viken.

Hur Björnhammars ångbåtsbrygga en gång såg ut är omöjligt att veta. Inga dokument berättar, inga bilder finns bevarade. Det

är bara äldre kartor och turlistor som omtalar att bryggan en gång har funnits.

### Nybygget blir Nantes

Där ångbåtsbryggan byggdes något av åren mellan 1888 och 1890 fanns tidigare en lastageplats avsedd för tunga transporter ut i skärgården. En körväg ledde ned till platsen, som låg bra till för båtarna att lägga till vid, men precis som vid Björnhammar var det i början i stort sett obebyggt, bara torpet Nybygget under Svinninge gård fanns. Vad var mer naturligt än att bryggan till en början skulle få samma namn som torpet? Det dröjde till i början av 1900-talet innan bryggan och platsen fick sitt moderna namn uppkallad efter den franska staden Nantes.

Ångbåtsbryggan placerades alldeles till vänster om den gamla lastageplatsen och för att komma ut från stranden anlades bryggan utanför en plant utskjutande stenudde, timrades och fylldes med sten. Två pollare, bryggskylt, räcken på insidan och två sittbänkar

fanns med från början. "Första båten" i farvattnen, Öster-Åker hann aldrig lägga till vid Nantes (Nybygget) innan hon måste ge upp sin trafik. Däremot kom Stockholmsbåten Åkers Kanal och hennes ersättare så länge det var isfritt plus främst sommartid, först passbåtarna från Vaxholm via Tenö och därefter ångsluparna från Vaxholm via norra Resarö, att använda bryggan desto flitigare efter en turlista som i stort sett var identisk med den till Överby på Resarö.

En omfattande exploatering satte igång, som en direkt följd av de goda båtförbindelserna. Från att i början ha varit i stort sett ett "tomt område" fanns redan 1903 från Nantes och vidare norrut ca 25 nya byggnader. Dels var det stora sommarhus, byggda närmast sjön av förmögna stockholmare, dels var det mindre hus avsedda för den bofasta befolkningen, som placerades längre upp från stranden. De sistnämnda sysslade bl.a. med fiske, båt- och husbyggnad samt trädgårds-skötsel. Men framförallt kom de att serva



Klockan är strax före 18.00 en vardag 1901. Åkers Kanal kommer från Stockholm och allt är klart för tillägg vid Nantes. Eller heter bryggan alljämt Nybygget? Ännu saknas bryggskylt och semafor. Foto: Stockholms stadsmuseum.

sommargästerna med skötseln av de stora trädgårdarna, husreparationer och båttransporter. Nantes förvandlades tidigt till ett verkligt "skärgårdscentrum". Ett bageri tillkom som levererade bröd via hästskjutsar och roddbåtar, samt en handelsbod som bl.a. sålde färsk mjölk. Här fanns dansbana, post- och telegrafstation. Längs med stranden anlades en stenkaj, som fungerade som promenadstråk mellan Nantes och Johannesbergs ångbåtsbryggor och vidare norrut.

### Bilfärja förändrar idyllen

Fortfarande var området kring Nantes ångbåtsbrygga en idyll men nya tider stundade. Resaröborna hade länge arbetat för att få bättre förbindelser med hemkommunen Österåker. Visserligen fanns "sommarbåten" *Bertha* och hennes ersättare fram till 1907, och "åretrunt-båten" *Åkers Kanal* kunde man ta t.ex. från Överby brygga men ångbåtens turer blev färre när sommaren var slut för att upphöra helt när isen lade. Passbåten från Vaxholm till Överby var inget alternativ, den



Nantes brygga

Här ser man tydligt hur Nantes ångbåtsbrygga från något av åren 1888-1890 placerades utanför den utskjutande låga berghällen. Bryggan fick tidigt vackra träräcken och sittbänkar. Däremot måste den smala körvägen ut till bryggan ha ställt till med bekymmer. Vykort.



Nantes Färjeläge.

71598

SLO-bussen från Roslagsbanan i Rydbo har anlänt till Nantes en sommardag ca 1940 och passagerarna skall till fots ta sig till betongfärjan, som ligger inne för att strax avgå mot Resarö. Till vänster Fritz Petterssons sommarkiosk med Marabou-storken på taket och till höger säljer Harald Pettersson bl.a. Shell-bensin. Kanske väljer några av busspassagerarna ändå att bege sig rakt fram ner till ångbåtsbryggan för att istället ta passbåten till någon av Resarö-bryggorna. *Åkers Kanal*, stockholmsbåten, slutade gå redan 1933. Vykort.

gick varken till Österskär eller Åkersberga.

Man ville istället ha en trygg året runt-förbindelse med fastlandet, alltså en vägfärja. Redan på senhösten 1929 hade man löst vägfrågan på fastlandet fram till Nantes. På Resarö var det svårare, även om stakningar för en väg tvärs över Resarö från Ytterby till Lövudden vid Resaröström hade pågått i januari-februari 1930. Vägfrågan ordnades och under hela 1932 arbetade man med vägen, delvis utlagt som ett AK-arbete. En betong-

färja beställdes hos AB Contractor i Nyköping, som skulle kunna lasta antingen tre personbilar eller en buss och en personbil. Vägarbeten och färja skulle komma att kosta bortåt 200.000 kronor.

Vid Nantes gamla lastageplats, som nu förvandlats till färjeläge invigdes förbindelsen mellan fastlandet och Resarö den 21 juni 1933 av landshövding Nils Edén. Sju år tidigare hade han klippt snöret vid invigningen av Pålundsbron till Vaxholm. Enligt upp-

gift hade befolkningen gått man ur huse för att bevista evenemanget och överallt flaggade man. På vägen till Nantes, på bryggan, på den nya motorfärjan och på Resarö. Edén mottogs av ordföranden i vägstyrelsen, baron Åkerhielm på Margretelund, som omtalade att den nya färdvägen hade en längd av något över 6 km. inräknat 700 meter över Resaröström.

Landshövdingen svarade bl.a. att "detta är den första färdleden av detta slag i Stock-



Bilden ovan:  
STOPPGRÄNS FÖR MOTORTRAFIK TILL FÄRJA. Skyltar är nog bra men vilken färja? Den ena ligger infrusen i färjeläget medan den andra har fastnat i isen mitt i farleden. Människor går och bilar kör över isen på båda sidor om den fastfrusna färjan. Fanns ångbåtsbryggan kvar? Det är omöjligt att veta men bilarna tycks använda bryggläget för att köra ner på isen. Foto: Lars Persson, Ytterby omkring 1960.



En kall vinterdag ca 1960. Ingen ångbåt trafikerar längre Resaröström. Färjan mellan Nantes och Resarö ligger infrusen i isen. Situationen vintertid är densamma som före 1933. Vid Nantes skymtar till höger fortfarande den gamla ångbåtsbryggan. Foto: Lars Persson, Ytterby.

Bussen vände vid Nantes och följde inte med färjan över till Resarö. Turtätheten var mycket god, t.ex. sommaren 1944 hade Nantes på söndagarna hela nio bussförbindelser från Rydbo station, där passagerarna hade bytt från tåget och lika många turer tillbaka.

Ibland hände det att bussen skeppades över, vilket vid ett tillfälle fick Dagens Nyheter att i stora svarta rubriker skriva "30 i livsfara på Resaröfärja"! Söndagen den 3 juni 1951 kl. 10.10 skulle kyrkbussen från Resarö till Österåkers kyrka precis köra av färjan vid Nantes och hade nått land med framhjul. Samtidigt gled färjan bakåt ur färjeläget. Trots att färjemaskinisten slog full fart framåt blev bussen hängande mellan land och färja strax ovanför vattenytan. På SLO-bussen fanns ett 30-tal passagerare mest äldre men också några barn, som tvingades krypa ut via fram- och bakrutorna.

Samma problem med besvärlig isläggning vintertid som ångbåtarna hade upplevt drabbade också den nya färjelinjen. Vissa vintrar frös färjan helt enkelt fast i rännan eller i sitt färjeläge och förbindelserna med Resarö fick ordnas på gammalt sätt. Man gick, åkte hästskjuts eller färdades med bil över isen. Nantes ångbåtsbrygga som låg precis norr om färjeläget skulle inte längre få samma uppmärksamhet. Ändå fortsatte *Åkers Kanal* hela sommaren 1933 och hösten fram till 29 oktober att anlöpa bryggan. Sommardigt gick

holms län. Icke tidigare har någon av Stockholmskärgårdens öar förbundits med fastlandet genom färja men tanken har man haft även på andra håll. Företaget är dyrt, icke minst färjans drift och man får hoppas att anläggandet av dylika färder inte bli någon alltför utbredd vana. ... Färdvägen hit är, om man så vill, ett nytt uttryck för stockholmarnas längtan till skärgårdens friska luft och vatten och hälsa. På Resarö finns ännu plats för bebyggelse, men för öns egen skull hoppas jag att ön icke blir förvandlad till något förstadssamhälle. ..."

Färjans begränsade kapacitet gav väl knappast utrymme för sådana farhågor, det skulle dröja drygt 30 år innan ön fick sin fasta vägförbindelse och först då började de stora förändringarna på Resarö. När invig-

ningen väl var avklarad åkte hela sällskapet med färjan över till färjeläget vid Resaröström och i bilar färdades man på den nya vägen till Ytterby och tillbaka. Allt fungerade till belåtenhet. Invigningsdagen avslutades med att baron Åkerhielm bjöd ett 20-tal personer på lunch på Margretelunds slott, dit gästerna fraktades med båt, dock ej med *Åkers Kanal*, som kanske hade varit det mest naturliga.

Nantes hade förvandlats till färjeläge och Resarö hade blivit bilö. Det dröjde inte länge förrän en sommarkiosk tillkom ägd av Fritz Pettersson och Harald Pettersson började sälja bensin. SLO-bussen mellan Rydbo station och Nantes lät dock vänta på sig men efter att första turen hade gått, blev den ytterligare en svår konkurrent till ångslupen.

hon på vardagar från Stockholm 4.10 em. (lördagar 3.10 em) och på söndagar 9 fm. På vardagar gällde det att vara morgonpigga om man ville ta båten till stan. Redan ca 6.30 fm. anlöpte Åkers Kanal men på söndagskvällarna kom hon inte förrän ca 7.50 em.

### Annas sista Resaröturer

I oktober 1933 var det alltså slut, man kunde inte längre färdas direkt till och från Stockholm med båt utan måste byta i Vaxholm till passbåten, som nästan alltid var *Anna*. Åkers Kanal, omdöpt 1938 till *Viken* skulle komma att dyka upp även senare, bl.a. vid Nantes brygga, fast nu i rollen som godsbat. T.ex. somrarna 1943 och 1944 "hälsade" hon på vid flera av de gamla bryggorna vid Resaröström, bl.a. Nantes och Johannesberg, då hon alla vardagar utom lördagar gick ut från Nybrokajen 14.20. Ångslupen *Anna* fortsatte sommartid att komma till Nantes från Vaxholm tre gånger på vardagarna för att återvända lika många gånger. På sommarsöndagarna körde hon två t.o.r.-resor. Trots konkurrensen från landtrafiken fortsatte Waxholmsbolaget dock att "bry sig om" ångbåtsbryggan och hjälpte till med reparationskostnaderna både 1934 och i juni 1936, då E. Gustafsson fick 50 kronor av rederiet för att betongförstärka bryggan.

Men även passbåten skulle påverkas av bilfärjan. Redan på sommaren 1936 gick den tidiga morgonturen till Vaxholm bara på måndagar och tre år senare fick det på söndagarna räcka med en kvällstur in med byte vid Ytterbystrand till *Östanå II*.

Nantes kom t.o.m. att "upphöjas" till sluttbrygga på vardagarna sista trafiksommar 1945. På söndagarna kom ingen båt alls till Nantes, utan då vände passbåten istället vid



Ångslupen *Anna* blev passbåtstraden Vaxholm-Resarö trogen i många år. Här på en bild från omkring 1930. Både *Anna* och systemen - eller brodern? - *Oden* finns kvar. *Anna* ligger vid Mälvarvet som husbåt, medan *Oden* gör turer med namnet *Oden Gamle*. Foto Axel Malmström.

någon av bryggorna Johannesberg eller Resaröström.

### Saknad av få

När Waxholmsbolaget lade ned passbåtstrafiken, saknade knappast någon att båten inte längre gick. Dess tid var ute, resvägarna hade helt förändrats. Den 31 december kl. 24.00 1965, drygt 20 år senare försvann även Resaröfärjan och Nantes hamnade åter vid sidan av allfartsvägen. Visserligen fortsatte bussen i ytterligare flera år att gå ned till det

f.d. färjeläget men affärerna, kiosken och bensinförsäljningen slog igen.

Hur gick det med den övergivna ångbåtsbryggan? Det är oklart när bryggan försvann, men Österåkers kommun omtalade i sin Bryggupprustningsplan från 1985, att bryggan var enskild och att den var i dåligt skick. Reguljär trafik fanns med buss däremot ej med båt. Bryggan placerades i grupp 2 c. dvs. brygga med eventuellt intresse för godstrafik. Det är dock osäkert om kommunen i sin plan värderade lastbryggan inkl. f.d.



*Express* har efter sin ca 55-minuters resa från Stockholm nått Vaxholm. *Bertha* till vänster väntar på bytesspassagerare till bl.a. bryggorna vid södra Vaxön, Resaröström, Svinningeudd och Svinninge. Framför stäven på *Express* skimtar *Arla*. Vykort ca 1904.



Waxholm. Hotellet och Ångf. Express

A. H. 1498



färjeläget eller den närliggande gamla ångbåtsbryggan. *Åkers Kanals* och passbåtarnas brygga fanns helt säkert kvar in på 1960-talet men sedan flera år tillbaka är allt som påminner om ångbåts- och färjetrafiken helt utplånat.

## Johannesberg

De som färdades med reguljärbåtarna kunde inte klaga på Waxholmsbolagets service, kanske ibland på turtätheten men knappast på avståndet mellan bryggorna. Johannesbergs brygga som även den trafikerades ända till slutåret 1945 låg bara ca 600 meter norr om Nantes. Fortfarande kan man på sina ställen skymta den uppbyggda promenadväg, delvis stensatt, som gick utmed stranden mellan bryggorna. Det gjorde det lätt att välja den brygga som passade bäst för stunden eller låg närmast. Av de två bryggorna var Johannesberg äldst och när Nantes senare tillkom fick båda helt enkelt vara kvar. Så stort var antalet resenärer. Efter att som första båt ha anlöpt Björnhammar omkring 1880 gick *Öster-Åker* direkt till Johannesberg. När hennes trafik upphörde, följde alla de kända "Stockholmsbåtarna" och passbåtarna, som tidigare nämnts, samma trafikuppbygg och turlista som till tidigare bryggor.

Johannesberg blev jämte Björnhammar och Svinningeudd tidigt en utpräglad "sommarnöjesbrygga". Fiskare Westin ägde 1888 fyra villor, som han hyrde ut till matvaruhandlare Larsson, brevbararna Eriksson och Carlsson, sjökaptén J.F. Jansson, häradshövding C.G. Linder och herr Sundell. Något senare uppfördes den praktfulla byggnaden med sitt torn och lökkupol rakt ovanför Johannesbergs ångbåtsbrygga, alltjämt fullt synlig från sjön. Ut till den timrade stenkistebryggan, försedd med badhus, som också kunde användas som vänthus, ledde en från två håll kraftig, utskjutande stenmur. Men den äldsta privata sommarvillan inom området, Olivehill tillkom redan 1884. För att ta sig till sitt sommarnöje kunde grosshandlare Grönkvist välja mellan Stockholmsbåten *Öster-Åker* eller passbåten *Bertha* från Vaxholm eller Tenö. Om han steg av vid Johannesbergs brygga eller Svinningeudds brygga vet vi ej, men avståndet till sommarhuset var ungefär detsamma från båda bryggorna.

Johannesberg fortsatte att locka semesterfirare och blev en av de större bryggorna vid Resaröström. Bryggan blev än mer betydelsefull, när trafiken till Svinningeudd lades ned i samband med att passbåtstrafiken, som kom söderifrån från Vaxholm/Tenö upphörde efter sommaren 1907. I Skärgårdsboken från 1932 kan vi läsa att "Tjugofyra familjer hava egna sommarvillor och fyrtiofyra förhyra sommarnöjen vid denna brygga. Sjutton hushåll äro bofasta. Stor handelsträdgård och flera lantbruk. ..." Att den var viktig för Waxholmsbolaget visar en utbetalning sex år senare från rederiet till E. Nordquist på 25 kronor för lagning av stenkajen och järnen.

## Två trista avslut

Många sommargäster och bofasta vid Johannesberg fick betydligt sämre rese-



Av den mer än 70-åriga gamla ångbåtsbryggan och det under 32 år trafikerade färjeläget vid Nantes finns idag inte ett spår. Båda är helt borta! En småbåtsbrygga i förgrunden har istället tillkommit och något som ev. påminner om 1800-talets lastageplats verkar vara på gång att återskapas, fast nu avsedd för en helt annan verksamhet. Foto författaren i april 2013.

möjligheter, när först *Åkers Kanal* lämnade farvattnen i slutet av oktober 1933 och därefter passbåten *Anna* kl. 20.05 söndagen den 7 oktober 1945 backade ut för sista gången. Det var långt att ta sig fram till vägen, där Nantes-Rydbo-bussen passerade. Hade man dessutom bagage att släpa på... Visserligen var det båtbyte vid Ytterbystrand eller Vaxholm men på båtarna fick man hjälp med kappsäckarna.

I dag är Johannesberg den enda fastlandsbryggan vid Resaröström som finns kvar. Nuvarande ägare har lagt ned stor möda på att bevara den gamla ångbåtsmiljön. Stenkajen har säkrats, likaså bryggan, som har rustats med nytt trävirke. Johannesbergs brygga är alltjämt ett synligt och viktigt bevis på den betydelsefulla ångbåtstrafiken, som pågick i omkring 65 år.

## Svinningeudd

Trots att Svinningeudd var en av de tidigaste ångbåtsbryggorna med reguljär ångbåtstrafik blev dess "livstid" kort, endast ca 30 år. När *Öster-Åker* inledde daglig trafik i maj 1877 bör ortsborna snabbt ha gjort bryggan färdig,

så att båten kunde lägga till. Bryggans placering var kanske inte den bästa, något i skymundan bortom ön Fläsklösan. Kanske påverkade detta att bryggan slutade att trafikeras redan 1907. Andra bidragande orsaker kan ha varit att avståndet mellan Svinningeudd och Johannesberg endast var ca 300 meter. Då Johannesbergs brygga hade betydligt fler resenärer, slutade Waxholmsbolaget att trafikera Svinningeudd i samband med att passbåtstrafiken som kom söderifrån med bytespassagerare från Vaxholm/Tenö upphörde. Ångslupen *Anna*, Resarös "egen båt" anlöpte aldrig Svinningeudd, ej heller Stockholmsbåten *Åkers Kanal*. Däremot hade bl.a. "sommarbåtarna" *Bertha* och *Rindö* (1903 resp. 1904) med bryggan i sina turlistor. Bryggan var så länge trafik upprätthölls välförsedd med förbindelser. Varje år i slutet av maj började båtarna att gå för att sluta i mitten av september. T.ex. sommaren 1902 fanns på vardagar tre turer ut och lika många in. *Waxholm II* gick från Stockholm kl. 10 med byte till ångslupen *Bertha* i Vaxholm. Kl. 15.35 fanns nästa förbindelse från Stockholm till Vaxholm med *Express*. Då skulle *Bertha* åter vara redo i Vaxholm för att via bl.a. Norrkulla och Engam komma till Svinningeudd strax efter 17.30. Dagens sista uttur med byte i Vaxholm avgick 18.15 med *Express*. Första morgonturen in gick 7.45 från Svinningeudd till Vaxholm, där *Express* väntade 8.45 för att anlända till Stockholm ca 9.35. Nästa tur med *Bertha* avgick kl. 13.00 men vid denna tur hette bytesbåten *Victoria*. Dagens sista båt lämnade Svinningeudd 17.50, med byte till *Waxholm II* 18.45.

På söndagarna gjorde *Bertha* två utturer resp. inturer. *Victoria* gick tidiga morgonturen från Stockholm till Vaxholm kl. 10, där byte skedde. Söndagens andra tur gick med *Waxholm* från Stockholm kl. 19.25 och *Bertha* bör ha varit vid Svinningeudd vid halvtiotiden. Redan kl. 7 på söndagsmorgonen kom *Bertha* för att ta bytespassagerare



I dag är Johannesbergs ångbåtsbrygga den enda bevarade bryggan på fastlandssidan av Resaröström. Även miljön kring bryggan med sitt praktfulla sommarhus och två flygelbyggnader är i stort sett densamma sedan ångbåtstrafiken startade i slutet av 1800-talet. Bryggan med sitt "vänthus", som hade trafik i närmare 70 år har rustats. Stenkajen som leder ut till bryggan är där den delar sig på land fullt synlig i riktning mot Nantes brygga i söder och norrut mot Svinningeudd och användes förr av de resande till och från Johannesberg. Foto mars 2013.



till Vaxholm och *Victoria*. Söndagarnas andra och sista intur anlände kl. 19.00 men denna gång skedde bytet till *Waxholm*.

### Telefonstation och postfilial

De goda båtförbindelserna sommartid "öppnade området" för de första sommargästerna, som dels hyrde in sig, dels senare byggde eget. Vid Svinningeudd fanns 1899 missionshus, alltjämt bevarat, uppfört av Svinninge missionsällskap, som i huvudsak bestod av sommarboende tillhörande olika trossamfund i Stockholm. Liksom Nantes växte Svinningeudd ut till ett litet skärgårdssamhälle, som i varje fall levde med full kraft sommartid. Här fanns tidigt telefonstation för 50 abonnenter, postkontor som var filial till posten i Rydbo, affär och konditori. När hösten kom och båtarna slutat gå förändrades villkoren för de bofasta. Ville de resa till Stockholm, fick de ro över Trälhavet eller vandra över isen till tåget i Österskär.

Det har gått över 100 år sedan sista ångbåten lämnade Svinningeudds brygga. Bland dagens alla privatbryggor är det omöjligt att exakt säga var ångbåtsbryggan en gång låg. Även om flera bofasta idag känner till att man förr färdades med båt till Svinninge kan ingen med säkerhet påstå att "det där är Svinningeudds gamla ångbåtsbrygga!"

### Västerskär och Svinninge

Medan den förr så välkända bryggan Svinningeudd fick nöja sig med ångslupar och passbåtstrafik till Vaxholm och tidigt försvann från turlistorna, hade den "okända bryggan" vid Västerskär på norra sidan av Svinningelandet däremot daglig direkttrafik på Stockholm med *Åkers Kanal*. Åtminstone mellan åren 1906 och 1921. Anledningen till att Stockholmsbåten gick in till bryggan berodde knappast enbart på fiskartorpet Sandviken, som låg alldeles nära, utan fältspatgruvorna vid Svinninge och Yttersberg, där verksamheten med full kraft pågick mellan 1885 och 1919. Bryggan vid Västerskär låg dessutom mer i ångbåtens färdriktning än Svinninge brygga, som låg nästan nedanför Svinninge gård inne i Täljöviken.

### Slutbrygga och linbana

Svinninge gård var förr ett välbärgat jordbruk med stora arealer, men som sedan länge är nedlagt. Ett flertal ekonomibygnader finns dock kvar, som numera används av den jättelika Svinninge Marina. Där finns ca 1000 båtplatser, som hyrs ut till båtägare i hela Stockholmsregionen. Svinninge fick nöja sig med enbart ångslupstrafik efter byte från de större Stockholmsbåtarna. *Bertha* hade t.o.m. slutbrygga vid Svinninge bl.a. åren 1887 och 1888 innan hennes trad förlängdes. Det var visserligen längre för de flesta till Västerskär men på den här tiden spelade gångavståndet för bofasta och de som arbetade i jordbruket eller med gruvbrytningen mindre roll. Man tog den båtförbindelse som passade bäst för tillfället. Mindre godssändningar kunde gå med ångbåtarna medan gruvprodukterna fältspat och kalkstensmjöl fraktades med en linbana sammanlagt 700 meter ut i viken mot Fårholmen och till lastbåtarnas ankarplats.

När bryggorna förlorade sin trafik går inte



Klart för tillägg! Stockholmsbåten *Åkers Kanal* med full last på fördäck närmar sig med sakta fart en brygga i Resaröström. Det bör vara en vardagseftermiddag strax efter halv sex omkring år 1910. Ångaren fortsatte genom *Åkers kanal* och över Garnsviken till Brottby t.o.m. år 1927.

exakt att säga men Svinninge brygga bör ha övergivits senast 1907 och Västerskär alltså 1921. Brygglägena är kända men av bryggorna finns idag inga tydliga spår.

### Sommarbebyggelsen förlorare i omvandlingsprocessen

Hela Svinningelandet från Björnhämar i söder till Västerskär och Svinninge i norr är idag inne i en total omvandlingsprocess bl.a. för att underlätta boende åretrunt. Den äldsta sommarbebyggelsen utmed stränderna vid Resaröström, som skapade underlag för den första ångbåtstrafiken och miljön kring den, är tänkt att bevaras men de enklare husen

innanför strandlinjen, från början avsedda för den bofasta befolkningen har i många fall helt ändrat karaktär. Även alla de sportstugor, som byggdes i området från 1930-talet och framåt har i några fall rivits, byggts om eller gjorts större. Nya och förbättrade vägar har tillkommit. En omfattande avstyckning och nybyggnation har skett och pågår alltjämt. Hela Svinninge har blivit eller är på god väg att bli en bostadsort, där invånarna pendlar med bil eller buss till arbetsplatser i andra delar av Stor-Stockholm. Det vore kanske dags att ta upp båttrafiken igen! En båtpendel till arbetsplatserna i Stockholm? Det var ju ändå "bara" 70 år sedan sista båten gick... #

## VOLONTÄRER välkomnas till

# Isbrytaren SANKT ERIK

Ångmaskinintresserad, frivillig arbetskraft söks till S/S Sankt Erik för rustningsarbete, huvudsakligen i maskinanläggningen. Fartyget ligger förtöjt vid Galärvarvet/Vasamuseet i Stockholm. F.n. arbetas det eftermiddag och tidig kväll på torsdagar. Sjöhistoriska museet bjuder på middag under arbetsdagarna.



FÖRENINGEN  
ISBRYTAREN SANKT ERIKS  
VÄNNER

### Information och intresseanmälan:

Hans Anderson tel.: 070-640 30 00, Anders Wågberg tel.: 070-397 05 04.

FÖRENINGEN ISBRYTAREN SANKT ERIKS VÄNNER