

Ångslupstrafiken till Nackanäs och Järlasjön

AV ARNE SUNDSTRÖM

Det var inte bara till sin omfattning som stockholmstraktens lokala trafikförsörjning under 1800-talets senare del skilde sig från dagens — hela uppbyggnaden var annorlunda. Då var vattenvägarna trafikens huvudleder, där segelskutor och roddsumpar svarade för transporter av gods och förnödenheter, och där ångbåtar skötte kollektivtrafik till lantgårdar, samhällen och de växande områdena med sommarbebyggelse kring huvudstaden.

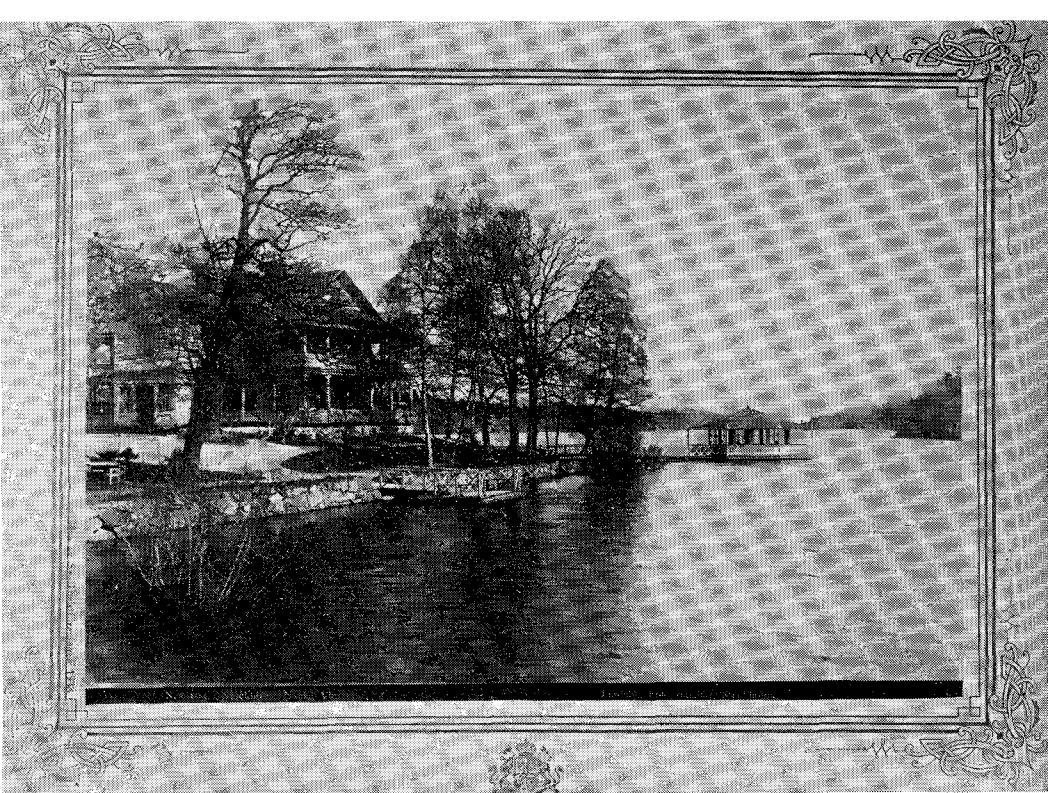
För nackasektorns del var naturligtvis stora farleden och Skurusundet-Baggensstäket de viktigaste vattenvägarna, också trafikmässigt. En tredje farled av mera idylliskt slag ledde till själva centrum av det dåtida Nacka och bildades av de sammanhängande insjöarna Järlasjön, Långsjön (Sicklasjön) och Hammarby sjö.

Eftersom det inte finns så mycket skrivet om trafiken och livet på dessa sjöar kan det vara på sin plats att först citera vad Henrik Krogh berättade i boken ”Kring Hammarby sjö”, utgiven 1920:

”Hammarbysjön har intill senaste tider varit en plats för nöjen året runt. På vintrarna ett vimmel av skridskoåkande, isjakter, skridskoseglande och skidåkande, som vid Nackanäs värdshus kunde få medel för vinterkylans fördrivande.

På somrarna befor ångslupen ”Nackanäs” leden från Barnängsbryggan vid ändan av Bondegatan genom det smala Sicklasundet, där kölen skrapade i botten, där svärdsliljor i oerhörd rikedom blommade och där gula och vita näckrosor flöto, kringsurrade av många olika arter praktfulla sländor.

På kvällarna kunde det hända, att ”Hammarbykapellet” embarkerat sig i en roddbåt och ute på sjön blåste en konsert på valthorn och ess-kornett för en mängd andäktigt lyssnande åhörare i kringfly-



Nackanäs värdshus. Lindahls Fotografiäffär, Stockholm. Nacka Kulturnämnds arkiv.

tande roddbåtar.

På lördagsaftonen begåvo sig många av mängden båtinnehavare med barn och blomma och matsäckskorgar till någon plats inåt stränderna vid sjön för att njuta av sommarnatten och friheten från verkstad och det vardagliga. Då hördes natten igenom stoj och handklaver, kaffeelden hölls vid makt till fram på morgonen, då livet domnade av för ett par tre timmar.

På söndags förmiddag voro nog de båtar lätt räknade, som funnos kvar vid Färgargården eller de andra platser som utgjorde hamnplats. Det var då ett obeskrivligt vimmel av rodd- och segelbåtar, kanoter och kapproddare från Hammarby roddklubb. - - -"

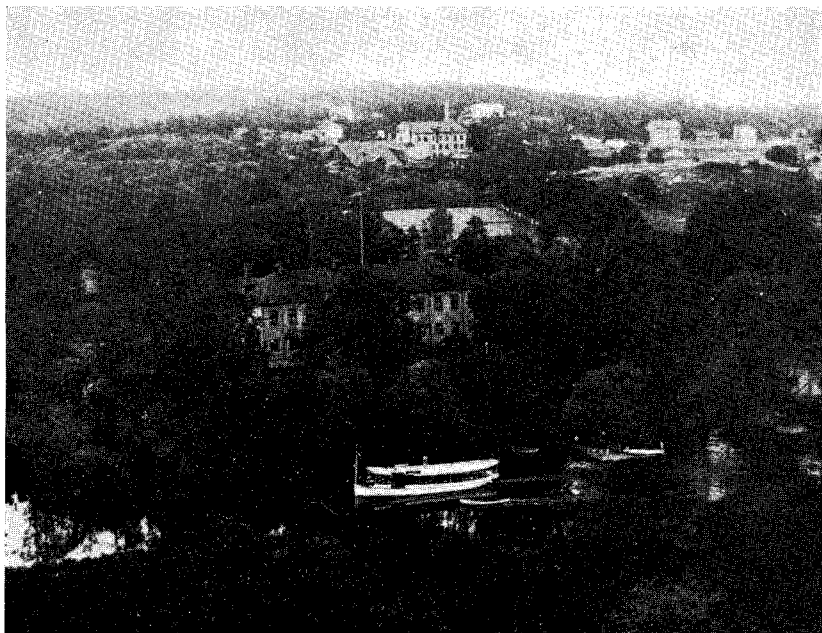
ÅNGSLUPEN "SIKLA" INLEDDE TRAFIKEN 1851

Som Gunnar Ahlberg skildrat i Nackaboken 1970 hade denna vattenled inte enbart formats av naturen. För att kunna anlägga en mjölkvarn vid Danviken lät Gustav Vasa nämligen omkring 1540 dämna upp Hammarby sjö till samma nivå som Järlasjön, ungefär fem meter över Saltsjöns yta. Utom som vattenmagasin fick de med årens lopp en allt mer ökad uppgift som underlag för vintervägen från skärgården in till Stockholm.

På detta sjösystem startade reguljär ångbåtstrafik redan 1851. Den 6 september detta år började nämligen ångslupen "Sikla" med turer från Danvikstull till Stubbsund vid Järlasjöns östligaste del¹, numera avskuren från direkt kontakt med sjön av den nya Saltsjöbadsleden. Tyvärr har det inte gått att få fram många uppgifter om ångslupen "Sikla" och inga alls om dess rederi. "Sikla" var troligen hjuldreven och hade träskrov, och en notis omtalar att den fick ta ombord 32 passagerare². Mellanliggande bryggor var Stora och Lilla Sickla, Nacka bro, Nacka kvarnar, Järsla och torpet Solbaset (som fått ge namn åt Solbasgränd i Fannydalsområdet).

Ångslupen Sikla afgår:			Pris: B:ko	
Från	Till	Afgångs-tid:	Skill.	Rst.
Stubbsund	Barnängen	1/2 7 f. m. 1/2 4 e. m. samt lördag och söndag	8	—
Barnängen	Stubbsund	1/2 9 e. m. 1/2 2 e. m. 3/4 7 e. m. samt lördag och söndag	8	—
Barnängen	Nacka	10 e. m. 1/2 9, 1/2 10, f. m. 5 e. m.	8	—
Nacka	Barnängen	9, 10 f. m.		
Under vägen anlö	pes Stora och Lilla Sikla, Nacka Vårds- hus och Qvar- nar Järsla Solbaset	1/2 6 e. m.	2	8
			4	—
			6	—
			8	—

Ur "Båtkommunikationen inom Stockholm och dess omgivning", 1852. Kungl. Bibliotekets samlingar.



*"Nackanäs" i den trånga passagen genom Sicklasundet vid Stora Sickla gård.
Foto Gustaf Norling 1902.*

Det populäraste resmålet var nog Nacka bro, där Nacka värdshus med anor från 1600-talet ännu låg kvar vid södra stranden av sundet mellan Sicklasjön och Järlasjön. Dit kunde man komma för 4 skilling, samma pris som de konkurrerande "kullbåtarna" begärde för roddturen från Södermalm. Sådana båtar, rodde av stadiga dalkullor, hade åtminstone sedan 1840-talets början skött en regelbunden trafik med minst en tur i timmen från Hammarby tull (Vintertullen) vid nuvarande Malmgårdsvägens slut till Nacka bro.

Att "Sikla" inte var någon helt lyckad skapelse framgår redan av det faktum, att kullbåtstrafiken kunde fortsätta trots närvaron av den nya konkurrenten. I Claes Lundins "Gamla kort", skriven 1879, återger han också en episod, som måste syfta på "Sikla" och säger en hel del om båtens egenskaper. (Den är visserligen daterad 1840-talet, men då fanns ingen ångslupstrafik på sjön.)

”- - - Det hände, att jag på den tiden också for med kullbåten från Röntmästartrappan till Tegelviken för att därifrån gå till Barnängen och med ’Lungsoten’ låta frakta mig till Stubbsund.

Även vid Röntmästartrappan träffades gubben Allander ganska ofta. ’Det är nog en vacker tur som min unge vän gör åt det här hållet’, brukade han säga. ’Ja, det kan kamrern lita på’, svarade jag. ’Och från Barnängen har man en verklig ångslup på Hammarbysjön och Järlasjön.’

’Jag hör det. Snart flyger man väl också.’

’Tills vidare får man dras med Lungsoten på de där småsjöarna’, anmärkte jag. ’Han pustar och spottar förskräckligt, men det är åtminstone icke galopperande lungsot, ty fortare än en vevslup går den ångbåten icke!’”

Här måste påpekas, att det inte var ovanligt att förklenande öknamn som ”Lungsoten” och ”Kikhostan” gavs åt äldre ångslupar, när nyare och mera tystgående båtar kom i bruk, men ”Sikla” hade tydligen en ganska ihållande krämpa.

År 1855 var av annonserna att döma sista året som ångslupen ”Sikla” gick i trafik. Enligt en uppgift, som först påträffats i A W Stiernstedts bok ”Beskrifning öfver Svenska Kopparmynt och Polletter, II” (1872) men senare flera gånger återgivits, skulle skälet till att turerna upphörde ha varit en sänkning av dammen vid Danvikskvarn. Som framgår av anteckningar i Danvikshems arkiv utfördes denna sänkning dock först 1863. Orsaken till ”Siklas” försvinnande från leden var nog i stället båtens skröplighet, tillsammans med den minskade resandeström som stängandet av Nacka värdshus medförde.

Som ersättning för ångslupen ”Sikla” började nu kullbåtstrafik mellan Barnängsbryggan och Stubbsund. Nacka kullbåtar, som från 1852 gick till både Nacka bro och Nacka kvarnar, hade behållit sin gamla brygga vid Hammarby tull som ändstation, men 1858 insåg man fördelarna med en samordnad trafik och flyttade även dessa till Barnängen. Samma år förlängde också Stubbsunds-båtarna sina turer till Kolbotten, några hundra meter österut vid Järlasjöns lilla bihang Kolbottensjön.

Då före tullinspektoren Johan Fredrik Collin sommaren 1859 kun-

de börja annonsera om det schweizeri han låtit uppföra "vid den vackra och natursköna lägenheten Nacka Näs" tycks emellertid alla kullbåtar ha behövts för trafiken Barnängen—Nacka bro, och inga turer annonserades till Stubbsund eller Kolbotten. Detta nya värdshus, som efterträdde den gamla krogen på andra sidan sundet och vid vars byggande delar av denna lär ha använts, blev snabbt mycket populärt, vackert beläget som det var på en lövträdbevuxen udde ute i Järlasjön.

SOMMARBEBYGGELSEN TAR FART

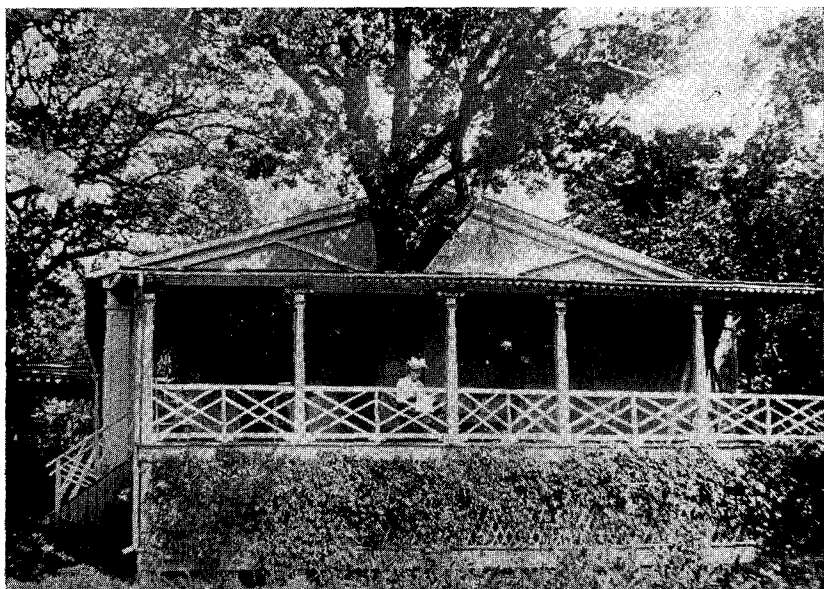
På 1860-talet tog dessutom intresset för att hyra eller låta bygga sommarställen utanför den kvalmiga staden fart bland mera besuttna stockholmare. Det fanns visserligen en lagstiftning, vilken avsåg att förhindra en hemmansklyvning av lantegendomar som skulle minska deras produktionsvärde. Någon omfattande tomtförsäljning tilläts därför inte, men däremot kunde sommarhus få byggas på det ursprungliga godsets mark eller på mark, som för en viss tid arrenderades mot en årlig avgäld i form av spannmål. Den tomt där Nackanäs värdshus anlades var sålunda fortfarande en del av Stora Sickla ägor, likaså den bredvidliggande udden där sommarstället Fågelbo uppfördes ca 1862. Ätminstone från 1864 och till sin död 1891 bodde här tandläkaren August Dahlin³, för vars bekantskapskrets av kollegor och kulturpersonligheter Fågelbo blev en uppskattad tillflyktsort. Av

Schweitzeri

Vid den utmärkt vackra och natursköna lägenheten Nacka Näs (invid Nacka bro serveras med Kaffe, Thé, Chocolate och Sexor, samt med allt hvad till en bättre Schweitzerirörelse höjer: Äfven emottagas beställningar å middagar m. m. Lätt kommunikation från Staden med kullbåtar från Ränmästartrappan till Tegelviken och sedermera från Barnängen till Nacka bro, som, enligt här nedan annonserade turer, nästan hvarje timma afgå. — Som sistnämnde passage och ställe's utmärkta läge torde vara bland de vackraste af Stockholms omgifning, och en större del af dess invånare tro'igen ej besett denna trakt, skola de allt blifva nöjda med ett besök på Nacka Näs.

J. F. COLLIN.

*Annons i Aftonbladet
20 juni 1859.*



Sommarvillan Trollebo, anlagd på 1850-talet och ännu i bruk, sådan den såg ut vid sekelskiftet. Fotot tillhör Kerstin Hammarstrand.

de två stora husen på den över 15 tunnland stora tomten står det ena kvar än i dag. Samma sak gäller Trollebo vid Sicklasjöns strand, som byggdes redan vid slutet av 1850-talet. Från 1864 var det en löjtnant J von Kock som bebodde Trollebo, och 1871—1896 tillhörde detta sommarställe postkontrollören Adolf Lundwall⁴. Ett tredje samtida sommarnöje i dessa trakter är Nynäs, som uppfördes på den gamla värdshustomten vid det södra brofästet.

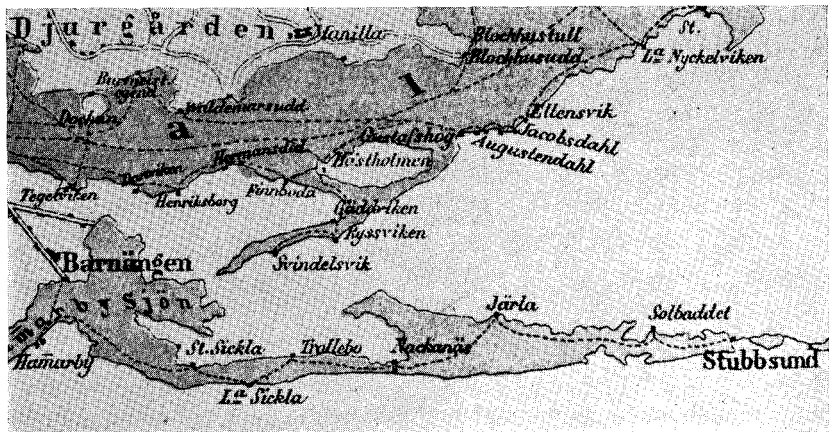
Det fanns därför goda förutsättningar för att en återupptagen ångslupstrafik på leden förbi Nackanäs skulle bli ett lyckosamt företag. Under de år som gått sedan "Sikla" byggdes hade ångsluparna också genomgått en omfattande teknisk utveckling. År 1862 fanns det i Stockholm inte mindre än 32 sådana små passagerarbåtar, de flesta propellerdrivna och med skrov av järn, som kunde forsla 30—60 passagerare med en fart av 6—8 knop mellan olika stadsdelar eller till huvudstadens närmaste omgivningar.

NACKA ÅNGSLUPSBOLAG SÄTTER IN DEN FÖRSTA "NACKANÄS"

Sedan det grunda Sicklasundet först muddrats upp satte det nybildade Nacka Ångslupsbolag sommaren 1863 in sin nybyggda ångslup "Nackanäs" på turer till Nacka bro och Stubbsund. Bakom detta bolag, som också kallades "Bolaget i ångslupen Nackanäs", stod bl a kronouppbördskommissarien Carl Molin på Stora Sickla, den tidigare omnämnde sommargästen tandläkare August Dahlin, färgaren (?) C J Schmiedte och kanslisten i Sundhetskollegiet T H Cronland⁵. Denna första "Nackanäs" tillverkades vintern 1862—63 vid fabrikör Gustaf Wilhelm Collins verkstad i hörnet av Pilgatan och Stadssträdgårdsgatan (nu Folkungagatan—Nytorgsgatan) på Södermalm. Maskineriet om fem hästars kraft kom dock från William Lindbergs verkstad på Södra varvet vid Tegelviken, där Collin också hade varit anställd som verkmästare åren 1858—61⁶. Om det var hans släktskap med värden på Nackanäs som gav honom beställningen på denna båt är väl omöjligt att få veta, men det var nog den första och enda ångslup som byggdes vid den lilla verkstaden.

Redan när ångslupen "Nackanäs" var färdig och skulle forslas ner till Hammarby sjö på en hjulförsedd "björn" av grova timmerstockar väckte båten en sådan uppståndelse, att en ofantlig människomassa tillströmmade. Den drogs Stadsträdgårdsgatan fram till Hammarby tull under mängdens jubel och kunde efter åtskilliga bekymmer slutligen sjösättas⁷. Pingstaftonen 1863 låg den så redo vid en nybyggd brygga nära Danvikstull för sin premiärtur. Att intresset var stort visade sig också snart. Första söndagen fraktade båten hela 600 personer till Nackanäs, och på midsommardagen var det inte mindre än 1 450 passagerare, som ville pröva det nya färdmedlet. Då fick ångslupen ta en av Nacka kvarns stora prämar på släp, så att 80—90 passagerare utöver båtens egen kapacitet kunde tas med på varje tur⁸. På vardagarna gjorde båten nio turer om dagen till Nackanäs, av vilka tre gick vidare till Stubbsund. På sön- och helgdagar fanns det inte tid för turer in i Järlasjön, och resenärer till Järsla och Stubbsund fick då byta till kullbåt vid Nackanäs.

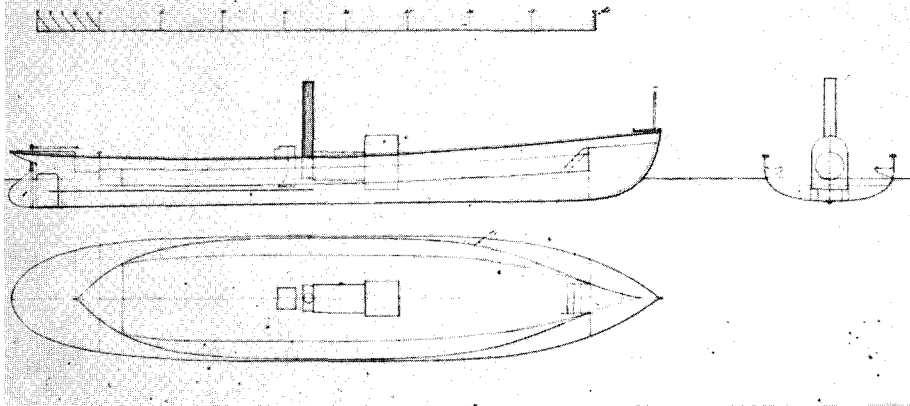
Hela sommaren 1863 och en bra bit in i september pågick turerna för "Nackanäs". I slutet av denna månad inträffade emellertid något



Detalj av O v Bonsdorffs "Karta öfver Stockholms Ångslups-kommunikationer, 1868". P M Nystedts förlag.

som gav ångslupens ägare en chock: vattenståndet i sjön sjönk plötsligt mer än två fot under sin vanliga nivå, och båten kunde därefter inte längre komma fram genom Sicklasundet. Orsaken befanns vara att de nya arrendatorerna av Danvikskvarn, handlanden D R Winqvist och traktören J P Pettersson, satt igång med en fullständig ny- och ombyggnad av den mer än hundraåriga vattenkvarnen. Den nya kvarnrännan lades 11 tum lägre än den gamla, och det var lätt att räkna ut att detta skulle sätta stopp för båttrafiken under stora delar av somrarna. Protester från ångslupsbolaget och från strandägarna avvisades med att sjön ändå bara var en uppdamning, att Danviken givit de nödvändiga tillstånden och att den nya kvarnen fordrade så stort vattenuttag för att vara lönsam⁹.

I april 1864 beslöt ägarna till ångslupen "Nackans" därför att upplösa bolaget och sälja sin båt för 7 000 riksdaler till sidenfabrikör K A Almgren och P W Hallström på Svindersvik, dit den sedan gick i trafik från Räntmästartrappan minst en sommar under namnet "Svindersvik"¹⁰. Då hade visserligen kvarnarrendatorerna fått slå till reträtt, sedan den av Danviken tillkallade utredaren ingenjör William Lindberg visat, att det tidigare tillåtna lägsta vattenståndet borde räcka också för den nya kvarnen. De lovade därför att bygga



Ritning till den andra "Nackanäs" 1864. W Lindbergs verkstads arkiv, i Statens Sjöhistoriska Museum.

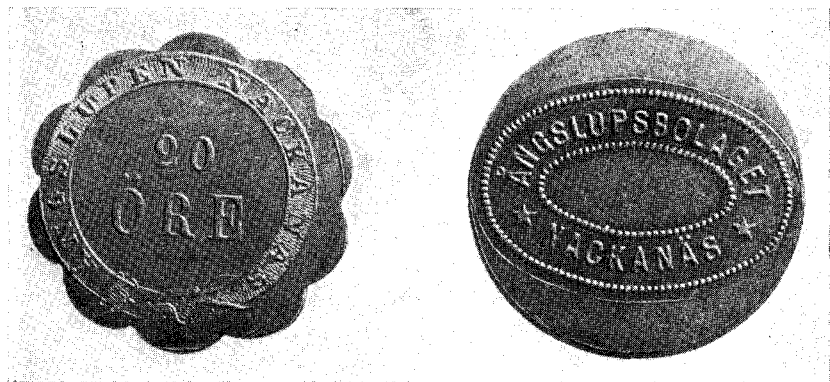
en fördämning, som garanterade att sjöns gamla minimihöjd inte kunde underskridas. Ångslupsbolagets intressenter hade ändå varit tveksamma om en båt med så stort djupgående — 3 fot 6 tum — som den första "Nackanäs" skulle klara trafiken under torra somrar.

NYA ÅNGSLUPAR "NACKANÄS"

En ny och mera grundgående ångslup beställdes därför, denna gång från W Lindbergs mekaniska verkstad, som erbjudit sig att redan samma sommar leverera en 15 meter lång och 3 meter bred ångslup, vars djupgående utan last skulle vara endast 2 fot och med 80 passagerare ombord 3 fot. Maskinstyrkan uppgick till 3 nominella hästkrafter¹¹.

Under försommaren 1864 fick trafiken till Nacka gå med kullbåtar, men i början av juli var den nya ångslupen färdig. Den övertog den gamla ångslupens namn, "Nackanäs", och kunde senare samma månad börja turer mellan Barnängen, Nackanäs och Stubbsund.

Denna andra "Nackanäs" blev mera lyckosam än sin företrädare. "Den lilla ångslup, som afgår från bryggan vid Hammarbysjön till Nackanäs världshus hvarje timme, är under högsommaren, från midnatten till kl 10 på aftonen, nästan alltid öfverfylld af passagerare,



Pollett för ångslupen "Nackanäs", använd 1874—75, samt 25-örespollett i bruk fr o m 1876.

hvilka efter framkomsten till värdshuset slå sig ned vid ett välförsedt middagsbord antingen på verandorna eller i det gröna vid sjöstranden", skrev "Nordiska Taflor" år 1875 och prisade "den fryntliga värdinnan på näset", mamsell Maria Fridorff, som ungefär tio år tidigare övertagit skötseln av Nackanäs.

Det fanns naturligtvis även andra resmål än Nackanäs värdshus. På vägen från Barnängsbryggan lade båten till vid Hammarby, Stora och Lilla Sickla samt Trollebo, och de turer som fortsatte in i Järlasjön hade Järla och Solbaddet (Solbaset) som bryggor före Stubbsund. När det numera rivna sommarstället Fannydal anlades vid 1870-talets mitt fick detta som mera betydande ge nytt namn åt den sistnämnda mellanbryggan. Det andra av 1870-talets nya sommarställen längs leden, häradshövding K. Barthelons Nysätra från 1874, byggdes så nära bryggan vid Nackanäs att ingen särskild tilläggsplats behövdes.

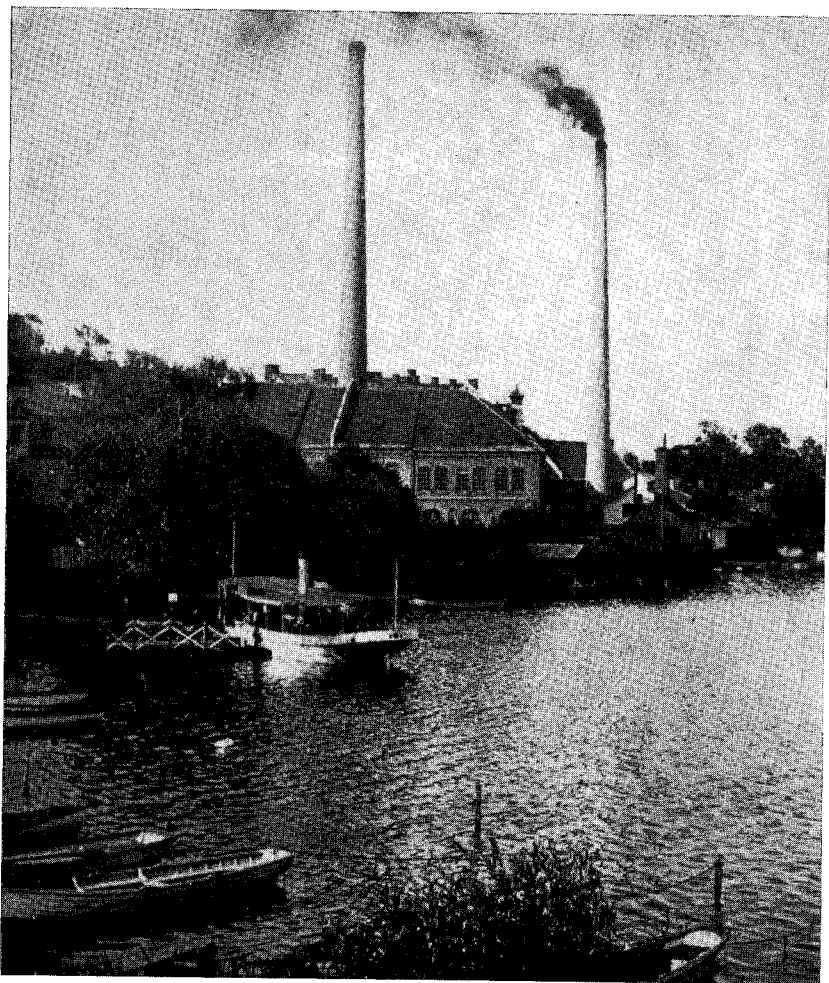
Eftersom tiden nu ansågs mogen för en utökning av båttrafikens omfattning ombildades Nackanäs Ångslupsbolag, och en ny, femhästars ångslup av ungefär samma storlek som den föregående beställdes från Motala mek verkstad. Vid leveransen i juni 1876 fick denna överta namnet "Nackanäs" och blev alltså den tredje båten med detta namn¹². Då hade man redan börjat sommarens turer med ångslupen "Stubbsund", bakom vilket namn man kan ana den före-



Den tredje ångslupen "Nackanäs" vid Nackanäs' brygga i Sicklasjön, 1880-talet(?). Till vänster den ännu kvarvarande paviljongen från Nacka världshus. Axel Sjöberg & C:s Fotografiäffär, Karlsborg. Foto Nordiska Museet.

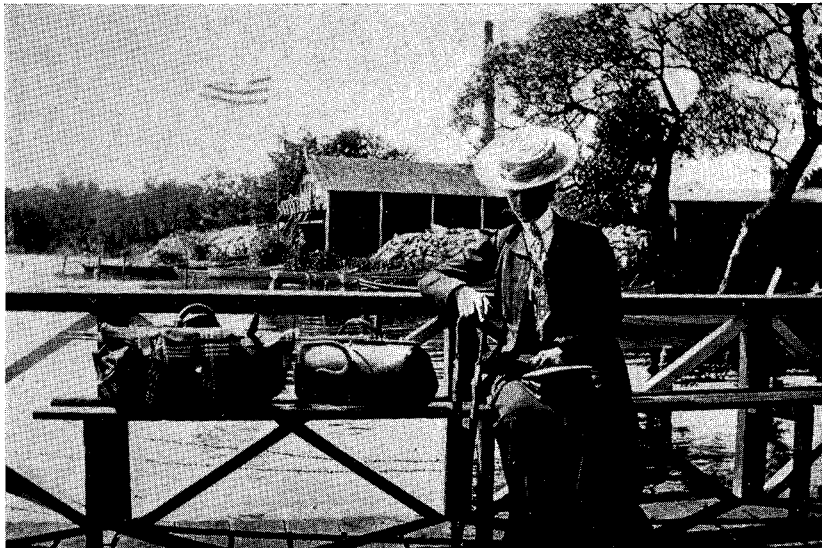
gående "Nackanäs". Som en nyhet lät rederiet nu vissa turer gå ända till Skanstull. Därigenom blev "tillfälle beredt för allmänheten att, med undantag af den obetydliga sträckan mellan Tegelviken och Barnängsbryggan, sjöledes färdas vägen fram och tillbaka mellan Räntmästartrappan och Skanstull"¹³, och man kunde också locka nya resandegrupper till Nackanäs. Dit gick nu turer från Barnängen varje timme mellan kl 8 på morgonen och kl 10 på kvällen. Fyra turer om dagen fortsatte till Stubbsund.

Detta ambitiösa trafikprogram behölls dock bara i tre år. Underlaget för turerna till Skanstull räckte inte till, och från 1879 gick alla ångslupsturerna från Barnängsbryggan. Från detta år är det också bara den nya ångslupen "Nackanäs" som figurerar i turlistorna, och "Stubbsund" såldes nog, så snart man funnit lämplig köpare till båten. För att ändå ha tillräcklig kapacitet på söndagarna, då det kunde komma så många besökare till Nackanäs världshus att en enda ång-



Ångslupen "Nackanäs" vid Barnängsbryggan, med Liljeholmens stearinfabrik i bakgrunden. Foto Gustaf Norling omkring 1900.

slup egentligen inte alls räckte till, fick man lov att minska Stubb-
sunds-turernas antal. Från 1885 återgick man till det system som prö-
vades 1863, och resenärer till Järlasjöns bryggor fick alltså därefter
på sön- och helgdagar byta till en större roddbåt vid Nackanäs.



I väntan på "Nackanäs" — fru Malin Lundwall på Barnängsbryggan, omkring 1905. I fonden det 1901 invigda båthuset för Hammarby IF:s roddsektion. Bilden utlånad av Kerstin Hammarstrand, Stockholm.

"Nackanäs" förresten — under de 38 år som denna ångslup gick i trafik på sjösystemet var det nog många som inte tänkte på att detta var båtens riktiga namn, så populärt blev det nämligen att i stället använda dess smeknamn "Nacka-Pelle". Detta syftade nog egentligen på båtens befälhavare under en lång följd av år, K A Wilh Pettersson. Denne var kaptten ombord redan när "Nackanäs" var ny 1876¹⁴. På 1880-talet bodde han åtminstone sommartid hos tandläkaren Dahlin på Fågelbo¹⁵, och när Nacka år 1887 bildade en egen socken ansågs han så betrodd att han valdes in som suppleant i den nya kommunalnämnden.

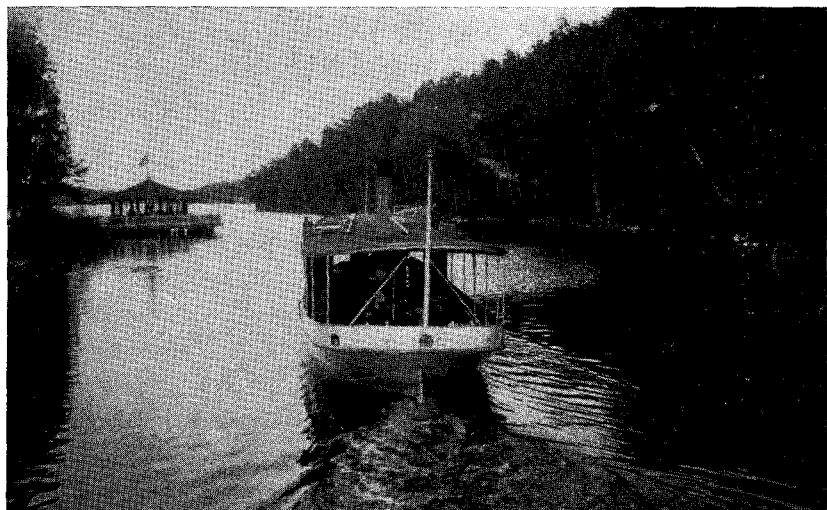
EN GANSKA GOD AFFÄR

Vid 1870-talets slut började det bli vanligt att stockholmspressen införde referat av ångbåtsrederiernas bolagsstämmor. Ur dem kan man utläsa, att Ångslupsbolaget Nackanäs hela tiden hade en god ekono-

misk ställning, med vinstutdelningar av 6—12 %. Bolagets eget kapital omfattade dock bara 12 500 kr, så några större penningssummor var det inte som utdelades till andelsägarna. Bland dessa tycks innehavarna av sommarställen efter leden ha haft en stark ställning, och en av dem ingick alltid i bolagets styrelse. Fram till 1885 var hovkamreraren O A Beckman, sedan 1876 ägare till sommarvillen Nynäs, bolagets verkställande direktör, och därefter övertog grosshandlaren F M Lund den posten.

År 1881 beslöt stämman att försöka hitta en bättre tilläggsplats för båten än Barnängsbryggan. Det hade nämligen kommit många klagomål över de branta och illa underhållna gatorna som ledde dit från Tegelviken, varifrån de anslutande ångsluparna till och från det centrala Stockholm gick. Om man kunde anlägga en ny brygga nära Danvikskvarn och passagerarna fick tillåtelse att passera över hospitalets område till dess brygga vid Saltsjön skulle omstigningen bli mycket bekvämare¹⁶. Tydligt ville de ansvariga på hospitalet inte gå med på en sådan folkvandring genom sitt område, och någon förändring kom inte till stånd.

Ångslupen "Nackanäs" på väg ut i Järlasjön. Till vänster strandpaviljongen vid Nackanäs värdshus. Stockholms stadsmuseum.





Karta med de bryggor som "Nackanäs" anlöpte de sista årtiondena.
Ur Fritzes ångbåtskarta 1908.

Under 1880-talet försökte man också att öka trafikunderlaget på ledens bortre del, över Järlasjön och till Stubbsund. Lustresande lockades med den möjlighet som gavs att företa en rundtur kring Sicklaön: efter att ha rest med "Nackanäs" till Stubbsund var det bara några minuters promenad fram till Duvnäs ångbåtsbrygga, varifrån man med ångslupen "Svan" eller någon av gustavsbergsbåtarna sedan kunde återvända till Stockholm genom Skurusundet. Resandeströmmen förblev dock obetydlig.

SALTSJÖBANAN BLIR EN SVÅR KONKURRENT

Sommaren 1893 öppnades så Saltsjöbanan för trafik. Dess närmaste stationer, Järla och Saltsjö-Duvnäs, låg visserligen inte så bekvämt till för alla vid Järlasjön, tex för dem som bodde vid Fannydal, men många bytte ändå färdmedel. På hösten 1894 lades ångslupstrafiken till Stubbsund därför ned. Följande år gick "Nackanäs" alltså bara fram till Nackanäs, men från 1896 lät man ett par av turerna fortsätta till Nacka kvarnar¹⁷. Från Sickla (sedermera Nacka) station var det bara åtta minuters promenad fram till Nackanäs värshus.



Ångslupen "Nackanäs" vid Nysätra. Foto Gustaf Norling, före 1905.

Det har i några skrifter uppgetts, att "Nackanäs" före järnvägens tillkomst skulle ha gjort turer ända till Kolbotten. Detta beror antagligen på ett missförstånd, och någon regelbunden trafik dit har i varje fall inte förekommit.

Som en följd av en ny lagstiftning övergick Ångslupsbolaget Nackanäs år 1896—97 till aktiebolagsform, men detta medförde i övrigt inga större förändringar¹⁸.

Åren kring sekelskiftet började intresset för sommarställen att växa med förnyad kraft. Äldre områden fick tillskott av ny bebyggelse, och nya egendomar styckades i tomter sedan de tidigare hindren mot detta hade mildrats. Ekbackarna kring Trollebo, Nysätra, Fågelbo och de andra sommarställena från 1860- och 70-talen vid Nackanäs skyddades dock från ytterligare exploatering. Bakom detta stod grosshandlaren Jakob Setterwall, sedan 1872 ägare till lägenheten Finnertorp¹⁹. Omkring 1896 inköpte han nämligen det 26 tunnland stora Nysätra-Fågelbo-området, vilket inhägnades och försågs med skyltar som meddelade att det nu var ett fridlyst område. Från den palats-



En ångslup på väg till Nacka har stött på grund. En roddbåt skyndar till hjälp.

KAPTENEN: — Alle man i räddningsbåten! Kärringar och barn först! Och du, Kalle, kastar dig i hafvet, simmar i land och gnor allt hvad tygen håller till Hammarbygatan 4. Där köper du två smörgåsar, en med ost och en med korf och två halfva öl, för jag har beslutat att inte lärnna skeppet, förrän alla blifvit räddade.

Skämtteckning av Hilding Nyman, införd i Strix' julnummer 1901.

liknande villa som han lät uppföra i Finntorp kunde han sedan blicka ut över sina nästan obebyggda ägor.

En följd av detta blev förstås att ångslupen "Nackanäs" inte fick något nyttillskott av sommargäster från detta område. Så länge värds- huset behöll sin popularitet hade båten alltid en skara trogna rese- närer, som föredrog den resvägen framför att ta Saltsjöbanan och sedan promenera fram till Nackanäs, men att detta var ett osäkert underlag för båttrafiken visade sig år 1913. Då förlorade nämligen Nackanäs värdshus sina spriträttigheter, vilket var ett förödande slag för restaurangen. Denna miste därmed en stor del av sina kunder och måste sedan slå igen för ett par års tid. Utan värdshusgäster var trafikunderlaget för ångslupen helt otillräckligt, och på sensommaren 1913 gjorde därför "Nackanäs" sin sista tur på leden genom det sma- la Sicklasundet²⁰. Stockholms stadsfullmäktiges beslut våren 1914 att anlägga Hammarbyleden innebar att man inte heller kunde göra sig några förhoppningar om bättre tider, och ångslupsbolagets ägare

beslöt därför att upplösa detta och försälja båten²¹. Av olika skäl drog detta emellertid ut på tiden, och först i maj 1917 fraktades "Nackanäs" bort från sin tillfälliga upplagsplats vid Barnängen, obekant vart²².

Sedan en damm byggts mot Sicklasjön sänktes Hammarby sjö våren 1918 först med ungefär en meter, och 1920 hade man kommit ned till Saltsjöns nivå. Ingreppet betydde att sjön blev betydligt mindre än förut och att sankta ängar ersatte dess grunda vikar. År 1926 öppnades Hammarbyleden för trafik, men först efter byggandet av Sickla sluss 1928—30 kunde man därifrån åter komma upp till den gamla insjöledens inre delar. Då hade Trollebo-Nysätra-området ändrat karaktär från sommarnöjesidyll till det villasamhälle, som i år firat sitt 50-årsjubileum. Kvar i detta fanns och finns än i dag ändå åtskilligt av den gamla bebyggelsen, men av Nackanäs världshus, dit ångslupen "Nackanäs" till för 60 år sedan förde sina hungriga och törstiga trafikanter, återstår efter branden 1960 inte ett spår.

När "Nackanäs" lämnade Hammarby sjö. Fotot togs av sedermera köpmannen Harry Norling den 17 maj 1917 från Danviks gamla kyrkogård, som låg på Södermalm strax ovanför Barnängsbryggan. Gatan där "Nackanäs" tillfälligt var uppställd hette Danviks östra kyrkogårdsgränd, och vid båten står Gustaf och Erik Norling.



NOTER

- 1 Annonser i Stockholms Dagblad.
- 2 Post- & Inrikes Tidningar 18/5 1854.
- 3 Länsräkenskaper för Stockholms län. Riksarkivet.
- 4 Länsräkenskaper för Stockholms län. Riksarkivet.
- 5 Brev till Danviks Hospital 12/3 1864. Danvikshems arkiv.
- 6 Stockholms Adresskalender.
- 7 NDA 15/5 1863.
- 8 NDA 25/6 1863.
- 9 Direktionsprotokoll, Danvikshems arkiv.
- 10 NDA 18/4 1864.
- 11 Post- & Inrikes Tidningar 9/7 1864.
- 12 Motala verkstads arkiv.
- 13 NDA 31/5 1876.
- 14 Rullor i Sjömanshusets arkiv, Stockholms Stadsarkiv.
- 15 Stockholms Läns Kalender, Stockholms Adresskalender.
- 16 NDA 3/8 1881.
- 17 Annonser i NDA.
- 18 Aktiebolagsregistret, Patentverket.
- 19 Länsräkenskaper för Stockholms län. Riksarkivet.
- 20 Annonser i NDA.
- 21 Aktiebolagsregistret, Patentverket.
- 22 Enligt köpman Harry Norling, Stockholm.