

MARIEFRED OCH SJÖFARTEN

Det är en eftermiddag i början av maj. Små vita molntussar jagar varandra över den ljusblå himlen, solen står högt nästan rakt i söder och vinden drar runt Ångbåtsstationen på Kölnholmen, dörren står öppen och fönstren bildar ett vackert färgat rutnät över det renskurade furugolvet där inne. Den lilla Ångbåtskiosken har öppnat för första gången i år och runt omkring den sitter människor med sina glasstrutar och kaffekoppar och väntar.

Flaggan är hissad och rederivimpeln i vitt och blått fladdrar för vinden, Lasse Östlund, förtjänstfull mottagare av Eskilstuna-Kurirens Kulturpris 2007, håller som bäst på att packa upp sina och grabbarnas instrument för att förnöja publiken, som hela tiden strömmar till, med toner som passar en blåsorkester och just detta tillfälle.



Lustresor med ångbåt förde många besökare till Mariefred.

Nu hör man en ångvissla långt borta på Gripsholmsvägen, det är bestämt ÖSl:s ångtåg som kommer. En annan ångvissla ljuder på närmare håll, det är ångbåten Ejdern som nu lägger ut från ångbåtsbron för att gå ut och möta dagens huvudperson, ångfartyget Mariefred.

Oavbrutet sedan 1903 har hon gått på samma linje, Mariefred-Stockholm-Mariefred. Ingen annan ångbåt i hela världen slår hennes rekord och ingen annanstans i hela världen kan man uppleva att en ångbåt

möter ett ångtåg utom vid Kölnholmen i Mariefred! Det är väl inte att undra på att mariefredsborna denna dag går ut för att möta sin båt, som kommer med sommaren till staden.

Lasse Östlund ger tecken till fanfar, styrman Hernfalk slänger trossen stensäkert över pollaren på bryggan, välkomsttal hålls och folket jublar. Så där högtidligt går det till när ångbåten gör sin entré - en fin tradition som vi mariefredsbör upprätthåller sedan starten tisdagen den 14 april 1903, då hon möttes med kanonsalut och fyrverkeri! Nu är Mariefred sedan många år ensam kvar på sin ordinarie trad i Mälaren och vår stad är Mälarens enda stad med reguljär ångbåtstrafik!

Annat var det förr. Vi vet ju alla att Mälaren sedan urminnes tider har varit en viktig länk mellan städerna och gårdarna runt den stora sjön och huvudstaden Stockholm. När isen låg körde man på vintervägar över den och efter islossningen kom båtarna i sjön. Sekel efter sekel gav Mälaren de bästa förutsättningarna för transporter sommar som vinter.

Mälaren är Sveriges tredje största sjö. I Edvard Matz bok "En flik av Mälardalen" beskriver han Brandskogsskeppet, en bronsåldersristning på en stor häll, som på den tiden sluttade ner mot vattnet men i dag sluttar den ner mot bördig åkermark. Strax invid Boglösa kyrka i Trosa härad finns en vägvisare till en av landets allra märkligaste hållristningar, den största båtristningen från svensk bronsålder, det mäktiga Brandskogsskeppet, som är drygt fyra meter långt, runt tvåtusen femhundra år gammalt och helt intakt.

Skeppet är förmodligen det äldsta beviset på sjöfarten i Mälaren och helt osannolikt är det inte att just båtar av den har typen också kunde paddla fram i vattnen kring Gripsholmsviken.

Flera sekel senare, berättar Edvard Matz, hur Karl XI en gång på sex timmar och ett kvarter den 31 mars år 1687 reste på isen från Kungsör till Stockholm! Han gillade skarpt att fara fram på vinterisarna.

"Till var region gick vintervägen från Stockholmshället över Enhörnalandet vid Underås till Gripsholmsviken - Bondkroken och sedan på de låglänta markerna mitt emellan Åker och Lida raka vägen till Gorsingeholm - Strängnäs - Eldssundet - Plongsta - Björsund" skriver Matz i kapitlet "Alla som ännu på Mälaren segla..."

Under tiden mellan 1523 - då Gustaf blev Gustav Vasa - och 1792, då Gustav III blev skjuten på maskeradbalen på Operan i Stockholm, vad hände under den tiden beträffande sjöfarten i Mariefred?

Ja, jämfört med Strängnäs, Västerås och Eskilstuna kan man kanske tycka att Mariefred ligger i en liten avkrok, men då bör vi minnas att under de sekel, som ligger bakom oss var förutsättningarna för sjöfarten i Mariefred helt annorlunda. Det fanns just inga vägar att tala om och järnvägen kom långt senare, först på hösten 1895. Men Mariefred hade

riksintresse. Kungarna ända från Gustav Vasa till Gustav III var alla flitiga slottsbyggare, gäster - eller fångar – på Gripsholms slott.



Slätskonaren "Ellida", Mariefred. Skeppare Erik Johansson.
Hon var med om en våldig resa i höststormar på Östersjön 1892.

Ett av dåtidens viktigaste företag i Sverige, Åkers Styckebruk med en stor export ligger här och långt in på 1700-talet transporterade segeljakter med storsegel, fock och klyvare de viktigaste varorna på Mälaren nämligen stångjärn och tackjärn, smidesvaror och tunnor med färg, kanoner och krut från Åkers bergslag men också jordbruksprodukter, frukt och spannmål, fjäderfä och skinkor, byggnadsmaterial som tegel och sand. Allt som stockholmarna behövde kom från bönderna och städerna runt Mälaren.

Åkers Styckebruk skeppade ut kanonerna och andra varor från Bondkroken uppe vid nuvarande Marielund och hade eget skeppsvarv ute vid Kalkudden. Med båt tog resan från Mariefred till Stockholm om vinden var gynnsam mindre än ett dygn, skulle man ta sig landvägen upp till huvudstaden fick man kanske räkna med tre dygn med övernattningar och hästbyten och dessutom usla vägförhållanden.

På 1700-talet fanns ett antal jakter i Mariefred och i kvarteret Båtsmansberget finns än i dag några båtsmansstugor från samma tid uppe på berget. I vart bildarkiv har vi också bildbevis på jakter, som ligger förtöjda nere vid hamnen mitt emot Gripsholms slott.

I och runt Mariefred var sjöfarten en livlina för stockholmarna när det gällde livsmedel och säkerligen också ett sätt att försörja sig för både en och flera unga män med håg för sjön i vår lilla stad.

När 1700-talet går över i 1800-tal händer det märkvärdiga saker, som i och för sig har sitt upphov i 1700-talets England. Läs gärna i någon uppslagsbok om den skotske fysikern James Watt, som framför allt är berömd som ångmaskinens uppfinnare, och fortsätt sedan litet bakåt i uppslagsverket och slå under bokstaven O upp mekanikern och industrimannen Samuel Owen.

Han kom 1806 till Stockholm från England med gedigna kunskaper om ångmaskiner och var den förste i Sverige att bygga ett maskindrivet fartyg. Han var också den förste att inse det kloka i att gå från trä till järn när det gäller ångbåtar. Hans företag låg på Kungsholmen, där i dag det gamla Kungl. Myntet ligger. En av gränderna ner mot vattnet från Hantverkargatan heter än i dag Owens gränd.

På hösten 1818 började hans lilla hjulångare "Amfitrite" trafikera Mälaren och sedan följde flera båtar fram till 1843, då Owen fick lägga ner sitt företag och i stället ägna några år åt att läns pumpa mossar i Småland för sin försörjning. Men 1847 fick han en tjänst som verkmästare vid Åkers Styckebruk och flera ångbåtar sjösattes i brukets regi vid Kalkudden. Stapelbädden syns än i dag vid vattnet därute.

Femtio år före järnvägen representerade ångbåtarna den nya tiden. Och all ångbåtstrafik i Sverige började på Mälaren. Från och med 1873 fick Mariefred reguljär ångbåtstrafik med turlistor för varje säsong.

Från Mariefred till Stockholm fraktades till exempel potatis i tunnor, femtioliters mjölkflaskor, nypon i säckar, kött i lådor, kålrötter, säckar med mjöl, havre och smör i drittlar men också grisar, kalvar och en och annan ko och diverse krukor från stadens lergodsfabriker.

Från Stockholm till Mariefred och mellanliggande bryggor fraktades kol och fotogen, spik och tyger, snus och specerier, korv, jäst och järn bland mycket annat.

Men att Mariefred så tidigt fick goda ångbåtsförbindelser med Stockholm kan staden tacka Gripsholms Slott för. Många av Samuel Owens båtar gjorde lustresor till slottet. Owens andra fartyg ångskonerten "Stockholm" gjorde redan den 6 september 1821 en lustresa till Gripsholms slott och hade då 150 passagerare ombord.

Resan tog två dagar och 32 resenärer fick övernatta ombord, de övriga fann logi i staden. År 1840 trafikerade hjulångaren "Delfin" linjen Stockholm - Mariefred men bara denna enda säsong, trots att fartyget tillhörde hovmarskalken och baronen Martin von Wahrendorff, ägaren till Åkers Styckebruk. Om söndagarna kunde en hel liten flotta av ångbåtar komma till Mariefred på besök.

Genom en brevsamling om livet i Mariefred 1889-96, utgiven som nr. 27 i Hembygdsförenings skriftserie kan vi också lära att ångbåtarna spelade en nog så viktig roll också för småstadsborna. Så här skriver Ebba Söderström till sin fästman:

21/5 90: "I dag har det varit lif i sta'n, ty på fm kom två båtar hit med 400 skolpojkar från Stockholm och i morgon kommer båtarna tillbaka med flickor, vilka då skall bese slottet och äta middag i parken..."

9/6: 90 "Lustbåtar har vi var söndag och torsdag. I dag är det två stycken här och på den ena är det musik som f.n. spelar i Källarträdgården".

16/6 90: "I dag har vi som vanligt om söndagarna promenerat till båtarna och sedan de gått gingo vi upp i kyrkan ty kyrkoherden hade lyst på att all nattvardsungdom från 1882-90 skulle samlas där och han höll ett vackert tal till oss..."

5/7 92 "I söndags var här sex båtar af hvilka tre hade musik, så att på e.m. dansades på tre håll, i Källarträdgården, vid stallarna och omkring majstången. I morgon tänker Nordströmmarna, Sigrid Engström, gossarna Åkermark och jag fotvandra till Åker". Och till sist:

14/4 93 "I onsdags reste pappa hemifrån för att börja utrustningen af båten. Isarna äro nu så svaga så de påstår att det skall komma isbrytare hit om onsdag och att Gripsholm skall börja i nästa vecka".

Pappa var sjökapten Christoffer Söderström, född och bosatt i Mariefred och kapten på ångbåten Engsö med hemmahamn i Strängnäs.

I skriften "Mariefred och Mälarbåtarna" beskriver Lennart Rydberg turisttrafiken så här:

"Sedan 1880 gjorde "Gripsholm" sommartid turistturer med avgång från Stockholm på morgonen varje torsdag, medan turisttrafiken i övrigt överläts till andra fartyg. Sommaren 1894 insattes ångaren "Trafik" på lustturer Stockholm - Mariefred varje tisdag.

"Trafik" fortsatte de följande somrarna och gick ännu 1897 men då på måndagar. Samma sommar gjorde ångaren "Eskilstuna" lustresor till Mariefred tisdag och fredag. "Trafik" är en kanalbåt byggd 1885 som annars trafikerade Linköping. "Eskilstuna" kallades Eskilstuna Nollan till skillnad från rederiets båda andra ångare med stadsnamnet och nummer, var en av Mälarens elegantaste och snabbaste ångare.

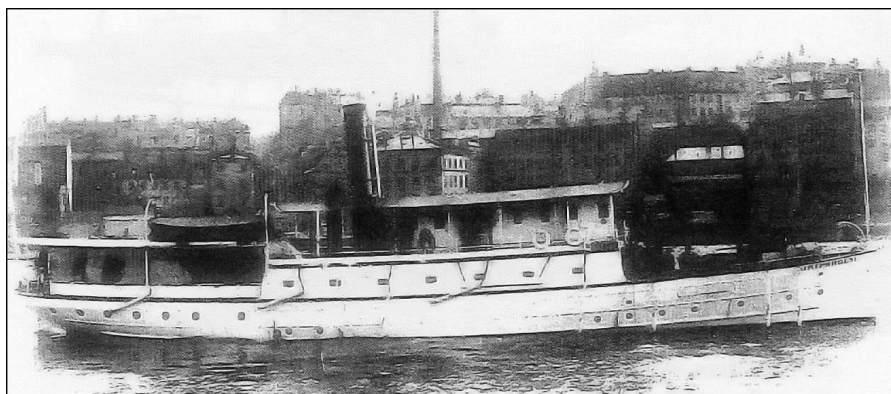
Ångaren såldes två år senare och övergick till trafik på Norrtälje omdöpt till "Rex".

Utställningssommaren 1897 gjorde "Gripsholm" lustresor från Mariefred till Stockholm söndagar. Bland det som lockade på Stockholmsutställningen var enligt Mariefreds Tidning den första själfgående vagnen i Stockholm..."

Den riktigt stora ångbåtsepoken började runt 1820 och tog slut ungefär 1950. För hundra år sedan hade alla städerna runt Mälaren egna rederier och egna båtar, en hel del av storgodsen runt Mälaren likaså.

För Mariefred var lustresorna en förnöjelse men staden krävde mer än så. Man ville ha båtförbindelse med Stockholm som utgick från Mariefred. År 1857 bildades Mariefreds Ångfartygsbolag och i maj samma år sattes hjulångaren "Sophie" i trafik mellan huvudstaden och Mariefred. Carl Magnus Sandberg, fabrikör i Mariefred och överstekammarjunkaren och generalmajoren greve Ludvig von Stedingk, herre till Elghammar, var tillsammans med några av stadens handelsmän initiativtagarna, men redan efter seglationen 1858 upphörde trafiken och året därpå såldes "Sophie".

Under flera följande år var staden utan egen ångbåt, vilket hade till följd att mariefredsborna under höst och vinter helt saknade förbindelser med Stockholm och omlandet. Det blev framför allt rederierna i Eskilstuna och Uppsala som upprätthöll trafiken mellan Mariefred och Stockholm. Men befälhavaren på ångbåten Kalmarsand, Wilhelm Andersson, som redan 1870 kört Stockholm - Mariefred återkom året därpå. Detsamma gjorde de två eskilstunabåtarna "Eskilstuna" och "Sven Rinman", som dock avslutade seglationen tidigare på hösten då lustresorna upphörde. I april 1873 återkom Wilhelm Andersson för första gången med den nybyggda ångaren "Gripsholm". Båten tillhörde ett nystartat rederiaktiebolag i Stockholm.

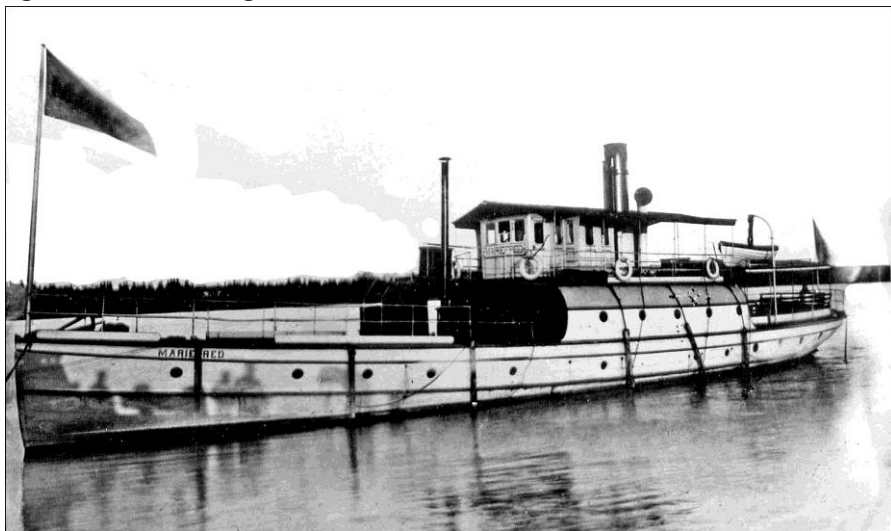


Gripsholm på Riddarfjärden

Den 26 april annonserades ångbåtens avgång från Mariefred till Stockholm med angörande av bryggorna vid Taxinge-Näsby, Herrestad och Horn varje måndag, onsdag och fredag kl. 7.30. Från Stockholm gick turen tisdagar, torsdagar och lördagar kl. 14.00. Det var kombinationen av passagerare- och lastfartyg, som gjorde trafiken lönsam. Också då järnvägen kom till Mariefred 1895 kunde ångbåtarna framgångsrikt konkurrera med tåget.

År 1899 tog tågresan ungefär två timmar och fyrtio minuter och en tredjeklassbiljett kostade 3 kronor och 50 öre enkel, tur och retur 5:25. Ångbåtsresan tog då som nu tre och en halv timme och billigaste biljetten betingade ett pris av 1:75. Under en period av tjugo år från 1870 fram till 1890 ökade sjötrafiken mellan Stockholm och städerna runt Mälaren med 50 %. Nästan femtio passagerarångare gick på tjugofem olika linjer!

Ångfartygs AB Gripsholm var framgångsrikt under de här åren. I april 1877 hade bolaget beställt en större snabbgående ångbåt från Södra Varvet i Stockholm för leverans året därpå samtidigt som varvet övertog den gamla Gripsholm, som alltså strax före jul 1877 lämnade Mariefred för sista gången. Gripsholm II anlände för första gången till hemmahamnen i april året därpå. Vid bolagsstämman i mars 1883 kunde man redovisa en behållning på över 12 000 kr, i dagens penningvärde närmare 360 000:-! Men rederiet hade sitt säte i Stockholm och mariefredsborna ville ha sitt eget rederi och sin egen båt.



Första båten med namnet "MARIEFRED", tidigare "Nya Svartsjölandet", var i trafik för bolaget de tre första åren.

Den 26 mars 1900 hölls konstituerande bolagsstämma i Mariefreds Ångfartygs AB på stadskällaren i Mariefred. Ledamöter i den första styrelsen blev häradsskrivaren O. M. Rörström, rådman A. Fagerström, sjökapten C. Söderström samt lantbrukarna A. Emthén från Vinberga, Ytterenhörna och W. Kumlin från Stora Sundby vid Läggesta. Den 2 april året därpå beslöt man att inköpa ångbåten "Nya Svartsjölandet" för 30 000 kronor och det beslöts vidare att båten skulle ha namnet "Mariefred".

Söndagen den 29 april kom ångbåten till sin hemstad Mariefred för första gången. Med två ångbåtar i Mariefred, den redan tidigare etablerade "Gripsholm" och så stadens egen "Mariefred" etablerades ett

konkurrensförhållande som så småningom inte var särskilt lönande för någondra parten. Men ledningen för Mariefreds Ångfartygs AB gav inte upp och på en extra bolagsstämma i oktober 1901 beslutades om en förnyad aktieteckning för att skaffa en ny ångbåt för nästa år och vidare att man skulle ta kontakt med Bergsund och Lindbergs Mekaniska Verkstad i Stockholm för att infordra kostnadsförslag på "ett för bolaget passande ångfartyg".



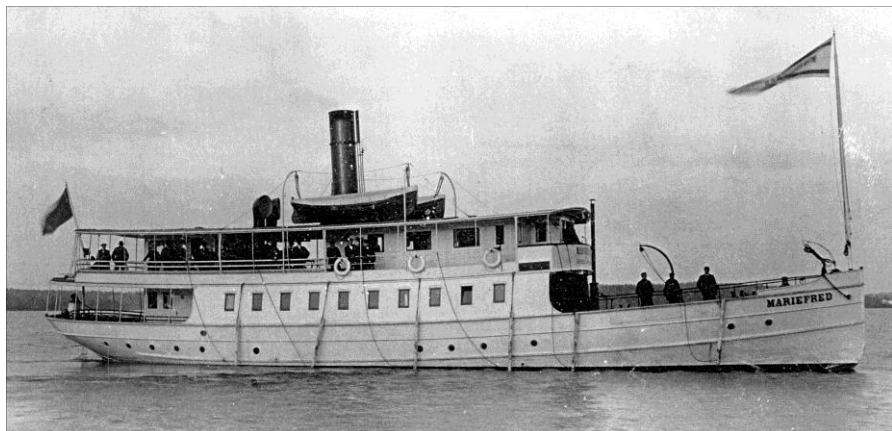
Aktieteckning kunde ske första gången år 1900.
 Det Finns fortfarande möjlighet att köpa aktier i bolaget.

Då aktieteckningslistorna drogs in den första september 1902 hade nya aktier tecknats för 42 000 kronor och i oktober samma år godkände styrelsen ett kontrakt med W. Lindbergs Verkstads och Varfs AB i Stockholm att för ett pris av 84 000 kronor leverera det nya ångfartyget i april 1903. I februari samma år såldes den lilla Mariefred till Ångfartygs AB Vaxholms skärgård samtidigt som det nya fartyget sjösattes vid Södra Varvet. Kapten Magnus Enström fick befälet på den nya båten, som övertog namnet "Mariefred".

Namnbrädan på styrhytten till den första lilla "Mariefred" finns bevarad hos oss på Callanderska gården och sitter uppsatt ovanför vårt Penselmuseum än i denna dag.

När den nya ångbåten för första gången anlöpte sin hemmahamn den 14 april 1903 skriver Mariefreds-Tidningen att man aldrig hade sett så mycket

folk på en gång i Mariefred. Kanonsalut, välkomsttal och ett storståtligt fyrverkeri och glada mariefredsbor hälsade fartyget välkommet till sin hemmahamn.



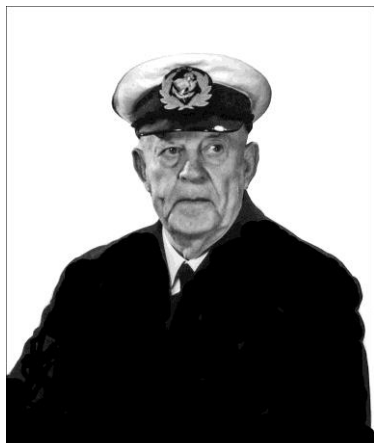
Mariefred visas upp i hemstaden kort efter den första turen.
Foto L. E. Lindmark Mariefred 1903.

Den nya "Mariefred" sattes omedelbart i trafik och ångbåtskriget fortsatte mellan de två rederierna, Gripsholmsrederiet med säte i Stockholm och vårt eget Mariefreds Ångfartygs AB. Man dumpade biljettpriserna, slogs om passagerarna vid bryggorna tills Mariefreds Tidning, som alltid hållit på hemmarederiet ändå föreslog en sammanslagning. Det blev till slut ekonomin som avgjorde beslutet att gå samman.

När "Mariefred" inledde trafiken den 18 april år 1905 tillhörde hon Gripsholms-Mariefreds Ångfartygs AB och gör så än i denna dag.

Kapten Enström var född i Mariefred men hade flyttat till Stockholm. År 1930 flyttade familjen tillbaka till Mariefred och till sitt hus på nuvarande Klostergatan 3, Callanderska gårdens närmaste granne. Samma år beslöt styrelsen att anställa en ny befälhavare,

nämigen Arvid Andersson, som blev båtens befälhavare ända fram till 1952.



Kapten Magnus Enström (1872-1953), befälhavare för den äldre Mariefred 1901-02 och för den nya 1903-30.

Kanske var beslutet delvis dikterat av ekonomiska skäl. Enström hade en hög lön med diverse garantier och procent på bruttoinseglingen. Tiderna var kärvare nu och rederiets ekonomi vållade problem.

År 1927 skedde den sista aktieutdelningen i rederiets historia och året därpå blev inledningen till en lång rad förluster. Julaftonen 1930 gick Gripsholm sin sista tur, lades upp och kunde säljas först tre år senare för bara 8 000 kronor. Mariefred

blev ensam kvar. Ekonomin blev ett ständigt bekymmer för rederibolaget. Så hände det sig 1936 att fartygets kapten Arvid Andersson och några mariefredsbor med Karl Kihlbom i spetsen tog ett lån i banken för att utan något egenintresse rädda båten och trafiken. Det blev ett visst uppsving under andra världskriget men efter seglationen 1965 var ångbåtsbolaget helt utan pengar. Då kom den nybildade föreningen Stiftelsen Skärgårdsbåten in som en räddande ängel och tjugo år senare bildades en vänförening i Mariefred, vars enda ändamål är att verka för ångfartyget Mariefreds fortbestånd som levande museifartyg på sin ursprungliga och enda trad, Stockholm-Mariefred.



Claes Insulander, befälhavare på s/s Mariefred sedan 1978

Genom en donation av ingenjör K. G. Knutsson bildades år 2000 en stiftelse av donatorn, Stiftelsen Skärgårdsbåten och Vänföreningen i Mariefred. Genom denna stiftelses oförtröttliga arbete genom insamlingar, donationer och stöd av skilda slag kunde ångfartyget den 24 maj år 2003 fira sin hundraåriga födelsedag under festliga former både i Stockholm vid avgång, under färden med inbjudna gäster och glada arrangemang vid bryggorna längs vägen och vid ankomsten till Mariefred. Se det var en fest!

Nu är det vardag och hårt arbete som gäller. I vår läggs Mariefred i torrdocka ute på Beckholmen i Stockholm för byte av bottenplåtar.

Det blir intressant att se hur de nu 104 år gamla plåtarna ser ut och hur det går till att byta dem. Och så kommer hon till oss igen, men kanske inte förrän i början av juni detta år just på grund av de stora arbetena i dockan. Med "Maja" kommer sommaren till Mariefred och i år kanske hon är vackrare än någonsin. Förra året gjordes en chartrad pensionärsresa med båten och PRO-tidningen var med och gjorde reportage (se PRO-Pensionären 4:2007) Befälhavaren sedan 30 år Claes Insulander fick frågan om Mariefred är bättre än någonsin nu?

– Nej, svarar Claes, det finns ett tillfälle då den var bättre, vid leveransen för 103 år sedan!

Besättningen månar om sin båt. Stiftelsen också. Låt oss hoppas på - och arbeta för - ett riktigt långt liv för Mälarens sista ångbåt, vår egen Mariefred!

Hur ser annars framtiden ut för sjöfarten i Mariefred? Om allt går i lås kan vi snart se en liten motorbåt frakta passagerare från och till Strandbadet, Hedlandet och Mariefred. Båten ligger också den ute på Beckholmen och väntar på att få en ny brygga ute på Hedlandet och en förbättring av bryggan vid Strandbadet. Den kan komma väl till pass för de många besökarna till Lågprisvaruhuset på Hedlandet som gärna också besöker Gripsholms slott och vår lilla stad, samtidigt som alla gästerna ute på campingplatsen vid Strandbadet kan ta båten in till staden för att handla och låta bilen stå kvar där ute.

Det vore också en vacker tanke att se sjötrafiken mellan Strängnäs och Mariefred utvecklas. Det är en sådan vacker resa! Mälsåker och Birka är andra turistmål, som kunde nås med båt från Mariefred men då krävs ytterligare en båt vid bryggan på Kölnholmen och en handfull dollar eller två att handla båt för. Hör av er ni besuttna så kan vi resonera!

Eva Insulander

v. ordf. Gripsholms - Mariefreds Ångfartygs AB

Vill du veta mer om mälartrafiken och ångbåtarna så finns flera böcker och skrifter i Hembygdsföreningens bibliotek att låna och läsa!

Källor bl.a: Edvard Matz: En flik av Mälardalen, Carlssons förl. 2004
Lennart Rydberg: Mälarångare, Stockholmia Förlag, 1999
Arne Stade: Med ånga, gods och tidtabell, Stockholmia 2003