

Ångbåtsbryggorna i Järfälla

Idag tänker vi framförallt på bil och tåg när vi ska ta oss till Järfälla. Men det är inte så länge sedan ångbåtarna var en viktig del av kommunens infrastruktur, för att använda ett modernt uttryck.

Ångmaskinen, som utvecklades under 1700-talet, var förutsättning för både industrialiseringen och utvecklingen av person- och gods-transporter till lands och sjöss. Den första ångbåten började trafikera Hudsonfloden i USA redan 1807. I Sverige gjorde Samuel Owen 1816 ett försök att bygga en ångbåt genom att i en träskuta sätta in en ångmaskin som drev en propeller. Det gick inte så bra, men två år senare hade Owen byggt en hjulångare, som trafikerade sträckan Stockholm – Uppsala och alltså även passerade Järfälla.

Redan 1822 startade den regelbundna ångbåtstrafiken Stockholm – Uppsala. Stäket var en av bryggorna som anlöptes. Vid Stäket möts vattenvägen och gamla Enköpingsvägen, så Stäket var alltså en viktig plats ur kommunikationssynpunkt. Den första reguljära ångbåten hette Upsala och var en trähjulångare. Hjulångarnas konstruktion gjorde att de var långsamma och ekonomiska i drift, trots att de ursprungliga trähjulen ersattes av järnhjul. De fungerade inte heller på öppet hav. När svensken John Ericson

1836 fick patent på en ångdriven propeller så blev detta startskottet för den nya tidens ångbåtar – och även för ångbåtstrafiken över Atlanten. Nu ligger ju inte Järfälla vid Atlanten, utan vid Mälaren, men även här kom de moderna propellerdrivna fartygen att konkurrera ut de gamla hjulångarna under mitten av 1800-talet.



I väntan på ångbåten vid Sandvik. Foto: Hugo Edlund

För oss som är vana att åka på bekväma bilvägar är det svårt att föreställa sig en resa för 150 år sedan. Att färdas mellan Stockholm och Uppsala kunde i sämsta fall ta ett par dagar på smala och slingriga landsvägar. I jämförelse med det erbjöd ångfartygen ett bekvämt resande med fasta tidtabeller. Under 1800-talets senare del låg turtätheten på 3 – 5 avgångar per dag. Även andra båtlinjer som exempelvis Stockholm – Sigtuna anlöpte bryggor i Järfälla.

I Järfälla fanns ångbåtsbryggor

vid de större gårdarna. Lugnhamn och Stäket hörde på den tiden till Eds socken och inkorporerades med Järfälla först 1955. Vid Kallhälls gård fanns också en ångbåtsbrygga. En av förutsättningarna för Bolinders flytt till Kallhäll i början på 1900-talet var just närheten till Mälaren, eftersom en stor del av godset fraktades sjövägen mellan fabriker på Kungsholmen och i Kallhäll. Erik August Bolinder använde gården som sommarnöje och i kommunens bildatabas finns bilder från 1913 som visar hur han anländer med ångbåt till Kallhäll för att fira sin femtioårsdag här.

Görvälns gård hade förstås också en egen ångbåtsbrygga, liksom Sandviks gård. Sandvik fungerade från 1800-talets mitt som sommarställe. Med lite fantasi kan man föreställa sig hur det kunde se ut när ägarfamiljerna flyttade ut för sommaren med allt pick och pack. Även Lövsta och Riddersvik, som numera hör till Stockholm, hade egna ångbåtsbryggor.

Konkurrensen med tåg, buss och bil blev till sist för stor för ångfartygen och 1939 gick den sista ångbåtsturen mellan Stockholm och Uppsala. Men ångbåtsbryggorna finns kvar, även om de mest utnyttjas av fritidsbåtar och en och annan badare...

*Ingrid Kennerstedt Bornhall
Järfälla Kultur*