

”The Södra Stavsudda Ångbåtsbrygga Story”.

Södra Stavsuddas första ångbåtsbrygga byggdes i samband med att ångbåtstrafiken började komma igång i skärgården runt förra sekelskiftet 1800/1900 talet. Exakt när ångbåtarna började trafikera Södra Stavsudda är idag lite osäkert. Men den första reguljära ångbåten började trafikera Möja redan år 1881(!) med ångbåten S/S Blidö i folkmun kallad ”Kniven”. Det är inte omöjligt att denna båt även trafikerade Södra Stavsudda samtidigt. Den första ångbåtsbryggan var inte placerad där nuvarande bryggan ligger, den låg mer rakt västerut vid sidan av nuvarande brygga och låg ungefär där bryggan för i och urlastning av båtar ligger. Än idag man kan se resterna från bryggan i form av de stenar från stenkistan som fortfarande ligger kvar på botten .

Den andra bryggan som byggdes någon gång mellan 1925 – 1930 var placerad på den plats där den nuvarande bryggan ligger. Pollaren till denna brygga skänktes av Albert Andersson, (far till Signe Andersson) som då ägde Nedergården. Även denna brygga var av typen stenkista. Denna brygga fanns kvar till början av 1960-talet då den var i behov utbyte.

Den tredje och nuvarande bryggan byggdes någon gång mellan 1960 och 1965 av Ivar Svensson från Svartsö. Arbetet beställdes av Södra Stavsuddas Båtbryggföreningen där då bl.a. Bengt Ohlsson, Gunnar Söderberg och Arne Bergdahl var ansvariga från Bryggföreningsstyrelsen.

Ångbåtsbryggans vänthus var tidigare en flyttbar kiosk i Stockholm där man handlade genom det som idag är fönstret mot sjön. Den fraktades ut med båt någon gång mellan mellan 1935 och 1940 av Kihlberg och skänktes då av honom. Kiosken restes sedan av byalaget på Södra Stavsudda. En utbyggnad utfördes av vänthuset någon gång mellan 1982 - 1984 av Lasse Ohlsson med hjälp av Lars Hebel. Tidigare fanns det en liten järnkamin i vänthuset, och den kom nog väl till pass på den tiden då Waxholmsbolagets vintertidtabell inte var så pålitlig som den är idag med dagens moderna båtar. Om man kikar lite noga på väggarna inne i den ”gamla” delen av vänthuset kan man än idag se hälsningar från förr i form av de namninristningar som fortfarande finns kvar på väggarna. Några av de ”busar” som är skyldiga till detta på den tidens oerhörda(?) bus finns fortfarande kvar på ön om än idag något äldre... En mynttelefon installerades inne i vänthuset under mitten av 1950-talet. Den ersattes senare i slutet av 1950 med en telefonkiosk som var placerad strax väster om vänthuset. Denna telefonkiosk togs bort av dåvarande Televerket (nu Telia) år under mitten av 1980-talet på grund av bristande lönsamhet och skadegörelse.

Under större delen av 1950-talet och början av 1960-talet kunde man några dagar i veckan beställa mjölk hos Stina Österberg. Sedan beställde Stina mjölken hos Mjölkkentralen MC. Den beställda mjölken levererades sedan av Waxholmsbolaget i stora mjölkkannor till ångbåtsbryggan. Sedan fick man den mängd mjölk man beställt, uppmätt och hälld i det kärl man hade med sig och betala Stina. Ville man istället få lite öl fick man passa Ölbåten Gambrinus som kom till ön ungefär var tredje vecka under sommaren. Som kuriosa kan nämnas att det på den tiden endast fanns ölbackar med 50 flaskor! Det kunde vara nog så tung, eller kanske snarare en lätt(!) börda att bära, men de flesta kom nog i sina båtar, så det var nog inga stora problem... Men man kan nog konstatera att ångbåtsbryggan var nog på den tiden även en plats att träffas och byta skvaller med varandra. Idag är det väl närmast grovsopshämtningen som ersatt dessa sammankomster. Det är ju då vi träffas och snackar med varandra och kanske kan göra fynd bland varandras sopor... Det har även förkommit dans på ångbåtsbryggan, det var runt midsommar året 1997, då den förre ordföranden i bryggföreningen, Thomas Ney spelade upp till gammeldans för oss som samlats vid bryggan för en svängom.

Att det har funnits en mindre brygga för i och urlastning strax öster om själva ångbåtsbryggan kan man lätt se på det kvarvarande bryggfästet som står kvar på berget. Bryggan revs i mitten av 1960-talet efter att sandbotten under stenkistorna underminerats av de nya större Waxholmsbåtarnas svall och på grund av bryggans i övrigt dåliga kondition.

Att det även funnits en fjärde(!) ångbåtsbrygga på Södra Stavsudda är det kanske inte så många som känner till. Den låg på Sandös sydvästra udde, nästan mitt emot Bengt Ohlsson Båtvarv. Det ligger idag en sjöbod på platsen. Även här kan man se resterna från bryggan i form av stenarna från stenkistan, och resterna av bryggans pollare som än idag står kvar. Denna brygga lät Häradshövding Andersson och Baron von Belof bygga efter att de hade köpt Sandö Skaten med tillhörande hus av som Bengt Ohlssons farfar, Gustav Ohlsson. Detta var i början av 1930-talet. Bryggan trafikerades sporadiskt av det dåvarande Waxholmsbolaget. Hur länge denna brygga sedan trafikerades är idag okänt och information om detta mottages tacksamt.

Att det är Waxholmsbolaget (grundat 1869) som trafikerar våra skärgårdsbryggor idag är ju väl känt. Men bryggorna trafikerades under åren 1952 till 1968 av SÅA Bolaget (Stockolms Ångslups Aktiebolag (grundat 1863) med båtar som Valkyrian (idag Drottningholm) Kanholmen, Angantyr, Kung Wasa (gemenligen kallad "Kung Fasa" bland skärgårdsbor och sommargäster) Kung Ring, Flora m.fl.. Nämnas kan också att Björknäsbolaget (bussbolag på Värmdö som senare övertogs av SL) lät bygga tre st båtar för att trafikera Möja-linjen, nämligen Skraken, Ejdern och Grisslan. Vår brygga har även trafikerats av ångande(!) skönheter såsom Roslagen (grundstötte och sjönk söder om Stora Kihlskär i början av 1950-talet bärgades och blev skrotad efter att hon bärgats.), Storskär och Saxaren (Saxaren grundstötte och sjönk vid Storkrån i början av 1960-talet, bärgades av en privatperson som enligt uppgift köpt henne av Waxholmsbolaget för en krona (!). Idag seglar hon för Strömma Kanalbolaget under namnet Gustavsberg XII). Värt att nämna är även några av de vinterbåtar som trafikerat vår brygga och vinterbåtarnas vinterbåt må väl vara Skarpö och Ramsö, som gick i alla väder och än idag sätts in i trafik då de nya moderna och starkare båtarna havererar i isen. Sedan har vi "containerbåtarna" Waxholm I och II, Solöga, Vindöga där i alla fall Waxholm ettan och tvåan är bekväma och trevliga att åka med och de har en enorm utsikt åt alla håll på övre däck.

Att det hände fler olyckor med Skärgårdsbåtarna förr var kanske inte så konstigt med tanke på att vår skärgård är förhållandevis svårnavigerad särskilt i mörker och dimma. Dessutom bestod navigeringsutrustningen förr endast av sjökort, kompass och klocka. Författarens mors morbror var en gång i tiden skeppare på Waxholmsbåten Saxaren och han berättade att man under sommaren gjorde "färdplaner" i form av navigeringslistor där man antecknade kursen och sedan räknade motorvarv och antecknade antalet varv, ny kurs ny räkning och anteckning osv. Sedan användes dessa "färdplaner" under mörkernavigeringen; man lade ut en kurs, sedan räknade man det antalet motorvarv som man antecknat under sommarens färder genom att stampa med ena foten, ny kurs – ny räkning. Det var lite skillnad mot vår tids satellitnavigering med GPS'er osv och ställde stora krav på skepparens skicklighet att navigera!

Vintertid, då isförhållandena ibland var så svår att båtarna hade svårt att ta sig fram inrättade man så kallade isstationer, dvs man flyttade ut "bryggan" till isrännan där Waxholmsbåten lade till mot iskanten och satte ut landgången och passagerarna fick kliva ombord eller av båten. Eventuell last togs ombord antingen via handlastning eller via kran allt beroende på hur båten var utrustad. Själva isstationen sköttes av en av Waxholmsbolaget utsett "ombud". Vårt senaste/sista(?) ombud är/var

Bengt Ohlsson som började som "isombud" redan under den tiden då SÅA- och Björknäsbolaget trafikerade vår bryggor . Reglerna kring detta med isstationer var att det skulle vara minst 15 cm kärnis och att det skulle provborras dagligen. Sedan skulle det finnas en risad gång rakt mot den brygga som isstationen ersatte. Riset skulle sitta med visst bestämt avstånd så att man inte skulle kunna gå vilse vid dimma eller mörker. Att våra isstationer har försvunnit sägs vara orsakat av att personer som "gått ner sig" stämt Waxholmsbolaget trots att de avvikit från den risade leden. Det i kombinationen med nya kraftfullare isbrytande fartyg ska vara orsaken. Andra förklaringar som att det är EU som "bestämt" detta nere i Europa ("de som inte ens har is på sina insjöar..") dementeras härmed.

Om det finns någon av er läsare av denna text som har några historiska bilder av de gamla bryggorna, och/eller kompletterande uppgifter om vår Ångbåtsbryggas historia vore det trevligt om du kontaktade Bryggföreningen via vår hemsida: www.sodrastavsuddabrygga.dinstudio.se . Så att vi kan scanna in bilden och eventuellt komplettera historien om Ångbåtsbryggan lägga ut dem på bryggföreningens hemsida .