

# Kolsundet

Genom Kolsundet gick i äldre tider huvudfarleden för de som seglade mellan östra och västra Mälaren.

Vårt tidigaste belägg för Kolsundet som segelled finner vi *Peder Swartz krönika* (Peder Swartz var biskop i Västerås och Gustav Vasas krönikeskrivare och historiker. Han författade en krönika över kungens liv fram till 1534 och skrev till viss del efter Gustav Vasas direkta diktamen) där det berättas att Kung Kristian år 1521 från Stockholm skickade Junker Slaghök och Gorius Holst med folk på jakter och skutor för att avlösa garnisonen på Västerås slott. På återfärden mötte de hinder. Gustaf Eriksson Vasa hade året innan flytt från Räfsnäs - över Kolsundet - till Dalarna och han var inte överksam.

*"Her Göstaff hade tänkt till att göra them vägen sommerstedz trong. War fortenskull Lasse Pederson skickadt till Kohlesund med en hoop folk, the thär hade väll skanzat för sikh på både sidor om sundet, och sänckt några Wäldiga steenkistor ther widh."*

Enligt Peder Swartz var tydligen inte syftet med försänkningen att hindra infart till västra Mälaren utan snarare att ställa till bekymmer för de som var på väg tillbaka till Stockholm. Man krigade i två dagar och Kristians folk kom till sist igenom *"förande medh sikh till Stockholm men och såra well många ..."*

Kanske var det drabbningen vid Kolsundet som låg till grund för Överselöprästen Laurentius Widbyensis anteckning 1667 i *Rannsakingar om antikviteter* som bl.a. handlade om runsten nr. 211 vid Ljunga på Överselö.

## **Gubeneuren under stenen**

*"I L(j)unga ängen och een backa icke långt ifrån gården een stoor steen uprättader, full med Runska bookstäfver, ålderstigit der under ligga een Gubeneur, huilken hafver rådt öfwer heele öden, Öfre- och Yter Selöös sochner, som hafver med slungande bortiatgat fienden från Kohlsund. Item berättas hans 7 frillor wara begrafna i Samma Lunden."*

Rannsakingen är undertecknad med namn och bomärken av

*Hans person i Fröberga Erik Larson i L(j)unga  
Åmund i Hälsleby Oloff Erichson i jättna  
päder i Åreby*

Med tiden sjunker de här stenkistorna i Kolsundet under ytan och skepparskråna i de västra mälarestäderna klagar över att de inte är utmärkta. 1752 bestämmer Kongl. Maj:t att vederbörande "jord- och vattenägare är skyldiga att hålla och förse med nödige märken till de sjöfarandes säkerhet."

Över detta anförde Toresunds och Ytterselö sockenstämmor besvär eftersom man befارade att man skulle tvingas stå för kostnaderna också för andra utprickningar inom sin farledssträcka.

Först 1792 utprickas farleden från Kungsör och Köping till Kolsundet, kostnaderna fördelas mellan Mälarens städer, underhållet för utprickningen genom Kolsundet läggs då på Torshälla stad.

Utprickningen var förmodligen av samma enkla slag som förekom i Hjälmarens så sent som i början av 1950-talet. Den bestod av två kluvna famnvedstrån hopspikade till ett liggande kors där en meterhög, nertill kvistad enruska eller en stör, var fästade. De motsvarade senare tiders kvastprickar och slätprickar. Äldre sjöfolk kallade alltid kvastprickar för ruskprickar, säkert ett minne från den tiden.

## **Kolsunds bommar**

Kjell-Ove Mattson har forskat om försänkningarna och i hans uppsats **"2:ne stenkistor nedlagde i Kohlsundet eller de s.k Kolsunds bommar** har han utgått ifrån att timmerstockar - bommar - har varit

utlagda mellan de här stenkistorna och att någon form av hinder har funnits mellan stenkistorna och stränderna.

E. Alfred Jansson skriver i sin bok *Skärgårdsliv i forna tider* att ett liknande arrangemang fanns vid Baggensstaket och att man där hade en bomlösare som lossade bommarnas förtöjningar när fartyg med legala ärenden skulle passera igenom det sund som sedermera kom att kallas Knapens håll.

### ***Kolsunds sjökrog***

På kolsundets Toresundssida finns ett vittrappat och mycket välhållet hus som en gång var en sjökrog, en av många sådana som oftast var strategiskt placerade på platser där seglande fartyg ankrade för alltför hårda vindar eller för bleke. Efter en hård kryss på väg från västra Mälaren mot Stockholm var det förstås ett välkommet avbrott i resan att kunna ro iland, äta en bit mat och ta sig en sup. Man kunde bli liggande i många dagar i väntan på förlig vind. Ibland för länge!

Smeden Åsberg, som hade sin verkstad i ett av de små trähusen vid Västerviken i Strängnäs, berättade på 1940-talet att han som grabb var mönstrad på en fraktskuta där skepparen tillbringade så mycket tid på sjökrogen vid Bockholmssund att bakruset aldrig hann gå över mellan vindkantringarna och under hans tid ombord låg skutan mer för ankar än hon var under segel.



Kolsunds krog fick sina utskänkingsprivilegier redan den 28 febr. 1649.

1818 betalade Tracteur Åkerblom 40 riksdaler i årligt arrende till Fabian von Fersens Mälsåker, dit krogen då hörde.

I Strengnesbladet annonseras den 27 jan. 1849 att Kohlsunds värdshus kan arrenderas för 50 D. Banco per år.

De här krogarna på lite längre avstånd från Stockholm hade också i äldre tider fungerat som anhalter och hästbyte för de som reste med häst och släde på de vintervägar som gick över isarna till västra Mälarens städer.

Möjligen kan namnet Stallarholmen antyda att hästarna byttes i stall som fanns på ön Stallarholmen längre västerut i sundet och som sedan fick ge sitt namn åt våra dagars samhälle.

Långresorna över isarna upphörde när järnvägen kom till under sista halvan av 1800-talet och som ankringsplats förlorade sjökrogarna sin funktion när ångbogsere med sina pråmar övertog alltfler av de frakter av massgods som skutorna tidigare haft. Och när tändkulemotorer i början av 1900-talet började installeras i segelskutorna försvann förstas underlaget för den här krogverksamheten.

De som tidigare rest som passagerare med segelfartygen kunde redan från första halvan av 1800-talet resa komfortabelt med ångfartyg som hade fasta tider för avgång och - i bästa fall - också ankomst.

Krogverksamheten hade upphört år 1856 då den sista krögaren i Kolsundet Johan Petter Lindman dog. Bouppteckningen efter honom finns att läsa i dokumentet Krögarna i Kolsunds krog.

Efter den sista krögaren beboddes Kolsund av ett flertal skeppare eller före detta skeppare som anlätades som lots och därmed säkerställa att de fartyg som passerad Kolsundet för vidare färd mot antingen Strängnäs och Västerås eller mot Stockholm och Södertälje skulle klara sig förbi Husbygrundet t ex.

Några av dem var:

Fredrik Wilhelm Strömberg som kom till Kolsundet 1857 dvs 1 år efter Lindmans död. Strömberg var född i Vaxholm och kom närmast från Stockholm. När Strömberg flyttade till Stockholm 1865 kom skepparen och kronolotsen Carl Ferdinand Ekström som var född i Södertälje 1823 och kronolotsen fd matrosen Carl Fredric Lindqvist som var född i Norrby soldattorp 1835.

År 1862 kom skepparen, senare kronolotsen, Carl Ferdinand Ekström, född 1833 i Södertälje, och flyttade in med hustru och fem barn. De hade också en piga, Sofia Bredin, som tidigare tjänat hos skepparfamiljen Carl Johan Johansson i Stenvik (under Åkerby på Toresund). Han var född 1839 på Öland och båda var baptister, vilket är noterat med understrykning i husförhörslängden. Hustrun står som fästevinna med uppgiften att ”lysning till äktenskap är uttagen och afkunnad 1889, men vigsel ej begärd.”

Åren 1868 -75 fanns också andra hyresgäster i huset:

- Kronolotsen Carl Fredrik Lindqvist
- Sjömannen Fredrik Oscar Öhman
- Skepparen Herman Edvard Öhman,

de senare var födda på Ytterselö och troligen anförvanter till f.d. Copverd. Capit. J P Öhman som 1827 kom till Mälsåker som skeppare.

Sjömannen Fredrik Oscar Öhman skrivs senare också han som skeppare.

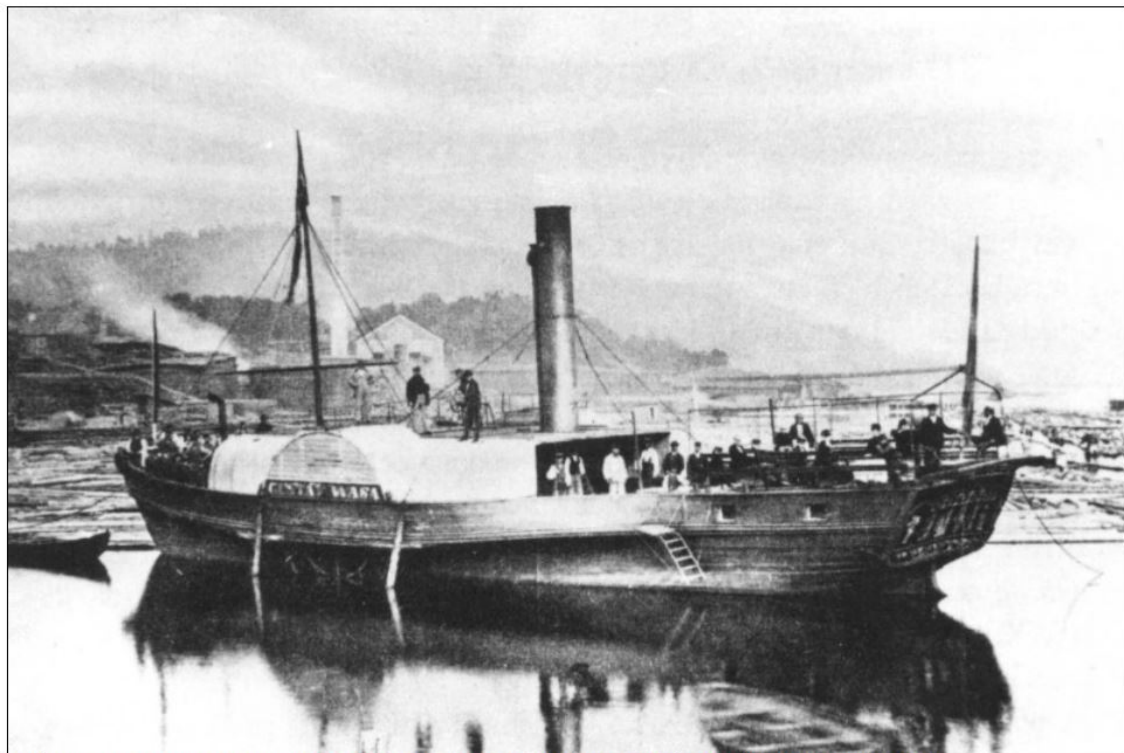
### **Utrodd**

Vi har inte kunnat finna i turlistorna att passagerarfartyg anlöpt någon allmän brygga vid kolsundet, det är därför troligt att man alltid använt sig av utrodd för sin produkter till de båtar som passerade sundet.

I *Handbok för resande i Sverige* från 1847 kunde man lära sig hur det gick till, där påpekas att man alltid skall lägga till akter om hjulhusen med den båt man använde för utrodd. Den instruktionen finns också i en gemensam annons 1827 i Strengnäs Weckoblad för de tre ångfartygen **Josephine**, **Yngwe Frey** och **Stockholm** som då trafikerade staden:

”Passagerare, som möta under vägen blifwa äfven mottagne, likasom de, hwilka på andra Stationer, ände vanliga, önskar debarquera, om anstalt förut göres, att egne Båtar till deras afhämtning äro der i segelleden till mötes. Härwid iakttages tillika, att båtar, som i sådant afseende möta Fartygen, owillkorligen skola lägga till akter om hjulen, till förekommande af olyckshändelser, samt, genom anropande eller på annat sätt, gifva sig tillkänna så tidigt att machineriet beqwämligen hinner stadna; men i trånga farleder får embarquering eller debar-quering ej ske.”

På en bild av hjulångaren **Gustaf Wasa** kan man se att akter om babords hjulhus finns en trappliknande lejdare där en roddbåt kunde ta lägga till.



Hjulångaren Gustaf Wasa, byggd vid Kolboda Varv 1834. Fartyget förtöjt vid ett norrländskt sågverk på 1870-talet. (smk 1999-56)  
Arkiv: Bild ur Sjöhistorisk Årsbok 1947 / Södermöre HBF, pärm 11.

Viktor Sandberg, född 1876, som i unga år var fiskardräng på ön Kanan i sundet mellan Ekerö och Vällinge, berättade att man hade utrodd med fisk och medföljande torgförsäljerska till Gotlandsbåtarna som på den tiden gick till Stockholm genom Södertälje kanal. Båtarna från Gotland passerade ön i ottan och det gällde att vara tidigt på torget.

Också fiskarna vid Kolsundet använde sig av utrodd, troligen oftast med de nattbåtar som gick från västra Mälaren och som passerade sundet tidigt på morgnarna. Stockholmarna ville ha färsk fisk på bordet.

### Utrodd vid Kolsundet till **Örebro II**, fiskare Gottfrid Eriksson



Y 90 Fiskare Gottfrid Eriksson Kolsundet år 1930. Ytterselö

1898 ansågs det att Kolsundet behövde rensas, kanske var det de gamla försänkningarna som spökade, och Kungl. Ma:jt anslag 600:- till undersökning och förslag till åtgärder. Summan skulle också räcka till att göra motsvarande undersökning vid Kungsör.

Den 25 juli 1909, vid midnatt, gick ångf. **Polstjärnan** från Västerås på grund vid Kolsundet. Ombord fanns 120 beväringmän från Västmanlands regemente som fick fortsätta färden med ångf. **Vesterås**. Från Stallarholmen beställdes med ett telefon-meddelande bogserbåten **Rosa** från Stockholm som drog loss fartyget. Köpmannen Isaac Kjellgren hade då nyligen fått telefon installerad och från 1910 fanns det också en telefonstation i hans hus Färjnäset, det i många omgångar tillbyggda stora huset Lindgården vid ICA.

#### ***Kolsundet eller norra farleden?***

Att kolsundet var för grunt för de allt större fartyg som trafikerade Mälaren framgår av att man 1911 föreslog en ny nordlig farled till västra Mälaren för att slippa kosta på en fördjupning av Kolsundsleden.

Västerås stadsfullmäktige invände med motiveringen att det skulle förlänga sjövägen till Stockholm med 11 kilometer. Dessutom ansåg man att den tänkta farleden skulle bli alltför krokig och svårnavigerad. I vart fall borde kostnaden för en fördjupning av Kolsundsleden undersökas innan man fattar beslut om en ny farled. Västerås stad åtar sig inte att bidra med anslag till en ny farledssträckning, däremot avser man inte att resa krav på ersättning för ”därav uppkommen skada eller olägenhet.” På mälarkortet från 1879, som är rättat till 1916, finns norra farleden medtagen, men först 1924 - i samband med fördjupningen och ombyggnaden av Södertälje kanal - togs farleden i drift som djupled till västra Mälaren.

1918 får vattenfallsstyrelsen 150 000:- av staten för att rensa upp i farlederna vid Kvicksund, Agnesund, Kolsundet och Bockholmssund. De återkommer till riksdagen samma år med begäran om tilläggsanslag på 270 000:- för år 1919 och 480 000:- för år 1920.

I juli 1921 fastställer Länstyrelsen i Södermanland högsta fart genom Kolsundet till 5 knop från 200 meter före sundet.

1922 begär Vattenfallsstyrelsen ett anslag från riksdagen på 700 000:- för upprensning av Mälarens farleder, pengarna behövs för sprängning och fördjupning av farlederna vid Bockholmssund, Agnesund och Kvicksund. Fördjupningen av Kolsundet tycks nu ha fallit bort i hanteringen.

Målet är att norra leden skall ha ett minsta djup av 5.5 meter och man beräknar att arbetet skall vara klart under 1924.

Upprensningen av Mälarelederna dröjer, alla pengar går till brobygget vid Kvicksund. Väg o Vattenbyggnadsstyrelsen hemställer att Kungl. Maj:t ger Lotsstyrelsen i uppdrag att lämna förslag till utprickning och fyrbelysning för norra leden för fartyg med högst 5 meters djupgående och för farleden genom Kolsundet för fartyg med högst 4 meters djupgående. Södertälje kanals ombyggnad beräknas vara klar 1924 och det anses viktigt att fördjupningen av norra leden då är klar så att fartyg med 5 m. djupgående kan börja trafikera västra Mälaren. Västerås stads djuphamnsbyggnadskommitté önskar besked om djupleden är klar att tas i bruk vid seglotionens början 1924.

Lotsstyrelsen vill också ha besked om fördjupningen är klar till nästkommande års utprickning. Den begär också 500 000:- i anslag från Kungl. Maj:t för att sätta upp ett 50-tal fyrar längs den nya farleden, men får avslag.

#### ***Strängnäs vill ansluta till norrleden***

Strängnäs stadsfullmäktige har begärt anslag för fördjupning av farleden till Strängnäs från nordväst, d.v.s. anslutning från norra djupleden till Strängnäs, men fått avslag på detta. Man ger sig dock inte, en ny skrivelse avsånds med förslag till fördjupning av sundet vid Märinge (mellan Gubben och Segersön?).

#### ***Motstånd mot norra leden.***

Ledamoten i Strängnäs stadsfullmäktige C. W. Gustavsson lämnade 1923 in en motion där han föreslog att fullmäktige skulle protestera mot Vattenfallsstyrelsens förslag om fördjupning av norra farleden som då skulle bli huvudfarled för djupgående fartyg och att farleden förbi Strängnäs därmed skulle bli eftersatt. Han föreslog att en kommitté skulle tillsättas med uppdrag att formulera en skrivelse i ärendet. Frågan diskuterades och på riksdagsman Knut Almqvists på Algö förslag hänvisades ärendet till beredningsutskottet att utse en kommitté.

Han hade kläm på tågordningen, Almqvist.

Det var fler som inte välkomnade den nya leden, kyrkoherde E G Thegerström i Vallby och lantbrukare C F Karlsson i Ingby begärde i en skrivelse till Länsstyrelsen att all vintersjöfart skall avlysas mellan Oknön och Arnön och genom Agnesund, de ansåg att all vintersjöfart skall gå igenom Kolsundet. Baron Wrangel på Säby hade förstås motsatt uppfattning, han vill att vinterssjöfarten skall gå i norra leden för att slippa besvären vid färjörnan i Strängnässundet.

1924 begärde Vattenfallsstyrelsen anslag för 1925-26, däribland 150 000:- för upprensning av Kolsundet till 4 m. djup men 1925 noteras att det arbetet har uppskjutits tillsvidare, pengarna behövs till fördjupningen av norra leden. Och samma år har man funnit en ny anledning till att Kolsundet får vänta, nu är det fyrbelysningen för farleden mellan Kvicksund och Köping som skall ha pengarna.

#### ***Kolsunds fyr***

Marken där fyren står tillhör fastigheten Eneby nr. 1 och arrenderas sedan 1898 av Lotsstyrelsen på 50 år, arrendet är 10:- om året. Där fick vi veta när fyren byggdes. Nu skall fastigheten säljas på exekutiv auktion och Lotsstyrelsen har att bevaka sin inteckningsrätt på marken.

1927 ändras Kolsundsfyrens karaktär och en del prickar dras in, bl.a. kvastpricken på Tynnelsögrundet.

Den sista notisen vi funnit som berör Kolsundet är att Mälarens Fiskareförbund 1937 hade sommarting vid sundet med tävlingar i rodd, precisionstävling med motorbåtar (idealtid 36 minuter), dragkamp och säcklöpning för herrar och damer.

Sammanställt av:

Sture Appelblom med kompletteringar av Bertil Lindh