



# Ta ångbåten över Drevan till Trollbäcken och Dalen



Titta lite närmare på den här bilden från 1910-talet. Originalet är ett vykort och visar ångsluparna "Drevviken I" och "Drevviken II" vid Dalens brygga i Drevviken. Det ser både högtidligt och livsfarligt ut. Människorna förefaller högtidsklädda kanske på väg in till Stockholm för att roa sig, eller vad är på gång? Men bilden vittnar också om en livsfarlig seglats. Se så många passagerare som trängs i den smala och ranka ångslupen "Drevviken I". En överhalning, lite slagsida och samtliga hamnar i vattnet... Fotografen är okänd.

→  
Forts.nästa uppslag



*Far och son väntar på båten vid någon av Drevvikens bryggor.*

### **Ta ångbåten över Drevviken till Trollbäcken!**

När förra seklet var ungt var det just det man gjorde. Kommunikationerna från Stockholm hit ut var i princip obefintliga. Häst och vagn kunde till nöds ta sig fram från Stockholmsvägen vid Älta Berg. I början på 1900-talet styckades och såldes tomter i både Kumla, Gudö, Vendelsö och Norrby och då växte behovet av bättre kommunikationer. Järnvägslinjen Stockholm – Nynäshamn NSJ startade 1901 och 1909 inleddes ångbåtstrafiken på Södertörns största sjö Drevviken. Mellan Stockholm via Älvsjö till Nynäshamn fanns 14 hållplatser, en av dem hette Drevvikens station och låg inte långt från sjön vid Drevvikens sydspets, vid Länna. Härifrån utgick ångbåtarna "Drevviken I" och "Drevviken II". Bryggor som till en början anlöpdes var Norrby, Dalen och Vendelsö gård, något senare även bl.a. bryggorna vid Kumla Udde och Hanviken. Säsongen sträckte sig från 15 maj till den 15 september. På papperet skulle båtarna gå en gång i timmen från kl. 5 på morgonen till kl. 21 på kvällen.



*Ångbåten "Drevviken II" tar ombord passagerare vid någon av Drevvikens bryggor, vilken är okänt. Någon som känner igen sig??*

Men det var väl inte alltid som tidtabellen hölls...

"Drevfiken I" köptes in 1909 av Vendelsö-Gudö Egnahemsförening (moderförening till Trollbäckens Egnahemsförening). Båten hette då "Räknäs" men döptes om till Drevfiken I. Ångslupen kunde ta ett 40-tal passagerare och hade två mans besättning. Biljettpriserna på 1910-talet varierade från fem öre till 15 öre beroende på vilken sträcka man åkte. För att få ordning på trafiken till de nyexploaterade egnahemsområdena bildades år 1914 Trafik AB Drevfiken, då inköptes ytterligare en båt - "Drevfiken II".

Ångbåtstrafiken på Drevfiken var inte problemfri och verksamheten drevs omväxlande i egen regi eller var utarrenderad. Båtarna hade opålitliga motorer och många historier berättas om hur passagerarna fick slita av sig kavajerna och sätta sig att ro de stora båtarna när ångmaskinen strejkade. Det gällde att hinna med tåget till stan! Tro't den som vill. Den smala och slanka slupen som döpts till "Drevfiken II" var dessutom rank som tydligt framgår av de fotografier som finns bevarade. (Se bilden från Dalens brygga där passagerarna står som packades sillar ombord) Man undrar vad dagens Sjöfartsverk skulle ha sagt vid en inspektion. Seglingsförbud är en kvalificerad gissning.

Dålig synkronisering mellan tågtider och båtavgångar samt att allt fler valde landsvägen gjorde att passagerarantalet

| TURLISTA                                                                            |      |       |       |       |                 |       |       |      |       |                     |       |       |                   |      |                   |       |       |       |       |
|-------------------------------------------------------------------------------------|------|-------|-------|-------|-----------------|-------|-------|------|-------|---------------------|-------|-------|-------------------|------|-------------------|-------|-------|-------|-------|
| för båttrafiken å sjön Drevfiken, gällande tidsvidare från och med den 22 maj 1932. |      |       |       |       |                 |       |       |      |       |                     |       |       |                   |      |                   |       |       |       |       |
| Stationer och bryggor                                                               |      |       |       |       | V-a-r-d-a-g-a-r |       |       |      |       | Sönd- och helgdagar |       |       |                   |      | H-v-e-r-d-a-g-a-r |       |       |       |       |
| Fr. Stockholm C.                                                                    | 7.30 | 11.50 | 14.15 | 15.30 | 17.15           | 18.40 | 19.25 | 8.50 | 11.25 | 15.30               | 18.40 | 20.25 | Fr. Vendelsö gård | 6.10 | 7.25              | 12.10 | 18.35 | 8.42  | 10.20 |
| • Stockholm S.                                                                      | 7.35 | 11.55 | 14.15 | 15.35 | 17.15           | 18.45 | 19.25 | 8.55 | 11.25 | 15.35               | 18.45 | 20.25 | • Dalen           | 6.15 | 7.30              | 12.15 | 18.40 | 10.25 | 14.50 |
| Fr. Drevfiken                                                                       | 8.10 | 12.25 | 14.50 | 16.11 | 18.00           | 19.22 | 20.00 | 9.35 | 12.05 | 16.11               | 19.22 | 21.00 | • Norrby          | 6.20 | 7.35              | 12.20 | 18.45 | 10.30 | 14.55 |
| Till Norrby                                                                         | 8.15 | 12.30 | 14.55 | 16.15 | 18.05           | 19.27 | 20.05 | 9.40 | 12.10 | 16.15               | 19.27 | 21.05 | Till Drevfiken    | 6.25 | 7.40              | 12.25 | 18.50 | 10.35 | 15.00 |
| • Dalen                                                                             | 8.20 | 12.35 | 15.00 | 16.20 | 18.10           | 19.32 | 20.10 | 9.45 | 12.15 | 16.20               | 19.32 | 21.10 | Till Stockholm S. | 7.15 | 8.30              | 13.15 | 18.55 | 11.25 | 15.50 |
| • Vendelsö gård                                                                     | 8.25 | 12.40 | 15.05 | 16.25 | 18.15           | 19.37 | 20.15 | 9.50 | 12.20 | 16.25               | 19.37 | 21.15 | • Stockholm C.    | 7.20 | 8.35              | 13.20 | 19.00 | 11.30 | 16.00 |

## Turlista för båttrafiken från 1932.

minskade. I urkunderna står att läsa att år 1916 blev förlusten 115 kr och 14 öre för att året därpå stiga till 198 kr och 19 öre främst på grund av stigande bränslepriser. Under första världskrigets sista år 1918 fanns inget bränsle alls att få.

År 1919 utarrenderades båtarna, men efter diverse turer träffades 1923 ett avtal med Nynäsbanan att järnvägsbolaget skulle ta över trafiken. Detta skedde också. "Drevfiken I" såldes för 3800 kr. "Drevfiken II" slumpades bort för 300 kronor.

Omkring 1930 började man ana slutet för ångbåtstrafiken på Drevfiken. Busstrafiken mellan Ringvägen – Hanviken – Kumla – Gudö och Handen kom igång på allvar 1923. Båttrafiken blev mer och mer olönsam. In i det sista trafikeras dock bryggorna Drevvikens station, Norrby, Dalen och Vendelsö gård.

År 1939 meddelar Trafik AB Stockholm-Nynäs att trafiken upphört efter att man misslyckats med att få nya ägare till verksamheten. Ångbåtstrafiken hade då pågått på den flikiga och vidsträckt "Drevan" i över 30 år. "Drevfiken I" såldes och gick under en tid som "ölbåt" i skärgården. Vart "Drevfiken II" tog vägen är okänt men en skröna hävdar att den ligger sänkt vid Hanviken... Ytterligare ett rykte säger att "Drevfiken I" sommardag ligger i Järla sjö i Sickla i god form! Kan någon bekräfta eller dementera detta?

**Text och bildbearbetning:**  
**Lasse Ekendahl**

Källor: bl a Gillets medlemsblad "Fragment" (2/84) och Backspegeln nr 3 1999 och Tyresö hembygdsförenings arkiv.



Torkladan vid Ringströms tvätt intill Hanvikens brygga – idag ABO-verkens fastighet vid Hanviken, mitt emot Holmgrens vid Vendelsövägen.