

Vattenvägarna genom Järfälla

Ångfartyg lämnar Görväln.



Järfälla har sedan urminnes tider haft ett strategiskt läge när det gäller kommunikationer, både till sjöss och till lands. Under förhistorisk tid (före 1050 e Kr) var vattenvägarna de viktigaste. Vattennivån var också högre. I slutet av den yngre stenåldern (4200-1800 f Kr), stod vattnet drygt 25 meter högre än idag. Den som färdas på gamla Enköpingsvägen genom Stäket kan vid Stäksundet kasta en blick upp mot motorvägsbron, vars segelfria höjd är just 25 meter och göra tankeexperimentet att fylla utrymmet ända upp till brons mittspann med vatten. Då försvinner största delen av Järfälla, kvar blir ett skärgårdslandskap med större och mindre öar och ett par områden som har förbindelse med fastlandet.

Vid tiden för Kristi födelse stod vattnet tio meter högre än idag och cirka 1000 e Kr, mot slutet av vikingatiden, var vattennivån ungefär fem meter högre. Både Igelbäcken och Bällstaån var fullt möjliga att färdas på med båt. Faktum är att man kunde ta båten till Järfälla kyrka, när den stod klar i slutet av 1100-talet – något som är svårt att tänka sig idag, då Bällstaån mest påminner om ett stort dike och dessutom är kulverterad vissa sträckor.

Men den viktigaste vattenleden fanns i Mälaren. Utanför Järfällas Mälarstrand går än idag segelleden mot Sigtuna och Uppsala. Även om man under förhistorisk tid använde sig av denna segelled så blev den än mer betydelsefull efter Stockholms uppkomst. Redan på 1660-talet startade reguljära båtturer mellan Uppsala och Stockholm. De kom att kallas för Rudbecks postjakter, efter Uppsalaprofessorn Olof Rudbeck d ä, som var den som ansökte om privilegium hos Kommerskollegium. Professorn skötte dock inte trafiken själv, utan detta överläts på en borgare i Uppsala. Förutom posttransporter tog båtarna också passagerare. Det var för övrigt med en av Rudbecks postjakter som den unge Carl Linneaus reste 1731, när han tvingades till ett ofrivilligt uppehåll på ön Koffsan i Järfälla.

Vattnet förenade

Redan 1818 kom den första ångbåten till Sverige och från 1822 trafikerades sträckan Uppsala - Stockholm av trähjulångaren Upsala. Den ersattes på 1840-talet först av järnhjulångarna och därefter av propellerdrivna ångbåtar. I Järfälla hade alla de större gårdarna egna

ångbåtsbryggor. Räknar vi in de gårdar som då hörde till Järfälla blir det fem ångbåtsbryggor; vid Riddersvik, Lövsta, Sandvik, Görväln och Kallhäll. År 1955 fördes Stäket över till Järfälla kommun och här fanns ångbåtsbryggor vid Stäket, Uddnäs och Lugnhamn. De flesta ångbåtsbryggorna ligger kvar än idag, även om ångbåtstrafiken lades ned 1939. Konkurrenten från tåg, buss och i viss mån bil hade då konkurrerat ut båttrafiken.

Eftersom vi idag mestadels färdas till lands är det lätt att tänka på vatten som något som skiljer oss. Förr förenade vattnet på ett annat sätt. Större delen av året kunde man färdas med båt eller färja och när isarna lagt sig öppnades vintervägarna, som markerades med granruskor. Från Barkarby gästgivargård gick en sådan vinterväg till Tibble gästgivargård i Bro socken. Resande på gamla Enköpingsvägen kunde vintertid korta sin restid rejält genom att styra häst och släde över Görvälnsfjärden istället. Vintervägen var inte bara genare, utan också mer framkomlig, eftersom det till skillnad från landsvägen inte fanns några branta backar eller tvära kurvor. Det dåtida landsvägsunderhållet, eller rättare sagt bristen på underhåll, bidrog också till att göra vintervägen behagligare.

Idag är det framförallt långfärds-skridskoåkare som färdas utmed vintervägen, medan båtfolket använder sig av segelleden. Det går fortfarande att åka utflyktsbåtar från Stockholm till Skokloster, Sigtuna eller Uppsala. Men vill man stiga på vid någon av Järfällas ångbåtsbryggor gör man dock klokt i att första kontakta rederiet...

Ingrid Kennerstedt Bornhall