

FÖRENINGEN SÖDERMALM

Nr 46

MEDDELANDEN

2006

Om Söders kommunikationer

Här är 2006 års Meddelanden, som är ägnat våra kommunikationer.

Söker jag i mitt latinska skollexikon framgår att ordet kommunikation kommer från det latinska *communicatio* som betyder ömsesidigt utbyte eller att gemensamt dela något.

Varje dag ägnar vi oss åt kommunikation. Via telefoner, epost, bussar, tåg, spårvagnar, tunnelbanor, cyklar, inlines, bilar, mopeder ... söker vi komma i kontakt med varandra. Ständigt är vi på språng för att utveckla snabbare och effektivare metoder att mötas.

I årets Meddelanden tar vi upp några av de vanligaste företeelserna att gemensamt komma i kontakt med varandra.

Kent Smith berättar om alla de trappor som löst och löser Söders kontaktproblem på grund av den branta naturen på vår stadsdel. Kola även hans vädjan att ge förslag på namn på odöpta trappor

Förkastningsbergen runt Södermalm nödvändiggjorde också byggandet av de allmänna hissar som Sture Holmbergh beskriver.

Södermalm är en ö därav följer att vi sökt ta oss till andra delar av huvudstaden med hjälp av båt. Den trafiken skriver Arne Sundström om från första början till nutid.

Att tullar funnit länge i vår historia får vi veta i Per Granfalls artikel om tullverksamheten. Alla spårvägslinjerna på Södermalm kartläggs av Arne Sundström och Topsy Bondeson försöker sig med hjälp av en intervju med Johan Eriksson tolka framtidsvisionerna på så sätt att spårvägstrafiken tillhör framtiden.

Redaktionen



Nutida tull ,betalstationen vid Skanstullsbron 2006-01-29. Framtidsvision? Privat.

Om Söders trappor

”Södermalm stiger brant upp ur sjön och är därför mycket svårtillgängligt”.

Så beskrivs Södermalm i Nordisk Familjebok. Det är en förkastningsbrant i ost-västlig riktning längs Södermalms nordgräns som skapat de dramatiska branterna från Skinnarviksbergen över Mariaberget, Katarinaberget och Stigberget bort till Fåfängan. På vissa ställen är det en nivåskillnad på bortåt 35 meter som ska övervinnas och Skinnarviksberget, innerstadens högsta fasta punkt, är hela 53 m högt.

Så småningom letade sig några branta vägar upp mellan bergskrevorna men innan Torkel Knutssongatan på västra Södermalm (1889) och Katarinavägen på östra sidan (öppnad 1911 för fotgängare) kom till var det trappor som stod till buds för persontransporter om man inte ville ta långa omvägar.

Också förkastningsbranten längs Årstaviken och istidens rullstensåsarakt över Söder har åstadkommit svårtillgängliga höjder som krävt olika trappkonstruktioner.

Naturligtvis har förändringar i topografin under senare år gjort att många trappor försvunnit med andra kommit till när man sprängt ut berg och höjder. Många gator har i delar av sin sträckning även trappor, t.ex. Timmermangatan och Maria Prästgårdsgata utan att trapporna fått särskilda namn och även i parker och koloniområden finns många trappor (och vägar) som inte fått offentliga namn. Här beskrivs ett urval trappor på Söder utan anspråk på fullständighet.

Stadsgården

De flesta och viktigaste trapporna på Söder fanns längs Katarinaberget och

Erstabranten (f.d. Stadsgårdsberget) ner mot hamnområdet. Innan Stadsgården sprängts fram ur berget i slutet av 1800-talet var berget mindre dramatiskt brant; själva kajen var mellan Borgmästartrappan och Söderbergs trappor ännu på 1830-talet bara c:a tre meter bred. I slutningarna låg både bostadshus och mindre fabriker, upplag och lager av olika slag. Nere vid vattnet fanns förstås allt verksamhet som hade med själva hamnarbetet att göra, för att inte tala om alla krogar...Roddarmadammerna hade sina platser vid trapporna och där anlades också senare bryggor för ångsluparna för bekvämt gångavstånd upp till Söders höjder.

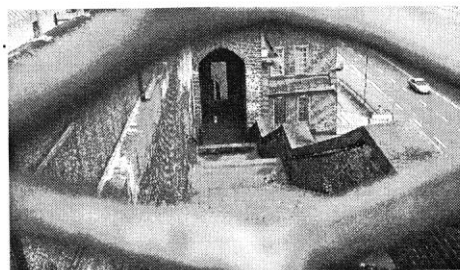
Från Slussen mot Ersta heter/hette trapporna:

Borgmästartrappan

mellan Katarinavägen 11 och Stadsgården öppnades 1911. Tidigare låg på samma plats en trätrappa som fått namn efter borgmästaren Olof Hansson Törnes (1640-1713) hus strax bredvid. Dennes bror, Nils Hansson Törne, har f.ö. givit namn åt Borgmästargatan.

Lokattens trappor

hette den numera avstängda trappan från Katarinavägen till Stadsgården vid nuvarande Sjömansinstitutet. Namnet kommer från en beryktad krog, **Lokatten**, som låg nere i Stadsgården mellan åtminstone från 1720-talet tills Saltsjöbanan där förlagt sin station



och kontorsbyggnad 1911-36. Bellman har skildrat det ganska vilda kroglivet i inte mindre än tre epistlar (nr 11, 59 och 779 och en sång (nr 13). Denna trappa kallades även

Munchens trappor.

Ruthens trappor försvann när

Katarinavägen byggdes.

Söderbergs trappor

Innerstadens längsta trappor med 144 gedigna stentrappsteg. Tidigare låg här en trätrappa som fått namn efter *Johan Söderberg*, strumpfabrikör med fabrik på branten ner mot sjön omkring år 1800. Den nuvarande trappan uppfördes i samband med att Katarinavägen blivit klar.

Sista styverns trappor

Ng 1967. Hette tidigare Mikael's trappgränd. Namnet efter krog i stadsgården fram till 1860-talet. De ursprungliga **Sista styverns trappor** var av trä och ledde från Stadsgården upp till nuv. Fjällgatan från 1834 fram till 1899.

Ersta trappor

Ursprungligen Från Ersta längst ut på berget ner till vattnet vid **Ersta bro**. I dag namn på en del av Klippgatan (som delades upp på fem nya namn 1968) mellan Stigbergsparken och Lilla Erstagatan.

Stigberget

som egentligen är Stadsgårdsbergets sydsida.

Frans Schartaus trappor

Två olika trappor från Stigbergsparken leder upp till nuv. skolan på Stigberget.

Mamsell Josabeths trappor

Efter Josabeth 'Sjöberg, mamsell = ogift pianolärarinna mm 1812-1882 som bodde på många adresser på Söder. Målade akvareller från både interiör och utsikter.

Bilderna kan beskådas och inhandlas som tryck på Stadsmuseet

Upp för trätrapporna är det 70 tunga trappsteg men med en vilobänk halvvägs. Å andra sidan är det en väldigt trivsamt väg ner...

Katarinaberget

Albert Engströms trappor

efter Albert Engström som en tid bodde på Glasbruksklippan.

Dihlströms trappor

efter Dihlströms, dvs Stockholms Stads Arbetsinrättning 1844-1906.

Runt Slussen

Mosebacke trappor

Ng 1925. Namnet var sedan länge använt när trapporna fick sitt officiella namn

Harald Lindbergs trappor

från Klevgränd ner till Katarinavägen med namn efter glaskonstnären Harald Lindberg.

Thor Modéens trappor

mellan Klevgränd och Katarinavägen från 30-talet fick 2003 sitt namn efter pilserfilmens okrönte kung Thor Modéen (1898-1950) under vederbörlig pilsnerdrickning av Svenska Pilsnerfilmsällskapet med närvaro av bl.a. skådespelerskan Anna-Lisa Eriksson.

Vita Bergen

Bergsprängartrappan

Från Skånegatan till Bergsprängargränd

Sofia trappgränd

Från Skånegatan mot Sofia kyrka

Åsöberget

Kvastmakartrappan

Märkligt nog har de två husen vid trappan adress Kvastmakarbacken

Hedbergs trappa (mellan Bondegatan och Gruvbacken)

Efter Hedbergs malmgård vid Kvastmakarbacken strax intill.

Mariaberget

Maria trappgränd

Känd från 1679

Pustegränd hette tidigare till en del

Ragvalds trappor och **Ragvalds backe**

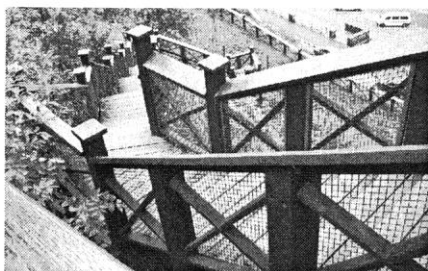
Tidigare fanns även Ragvalds bro (brygga) nere i vattnet.

Till Torkel Knutssonsgatan från

Monteliusvägen och från

Kattgränd eller

Timmermansgatan



Trappa vid Katarinavägen

Runt Södra Latin

Kvarngatan

Trapporna i gatans södra ände mellan Södra Latin och Högbergsgatan har fått sin skönlitterära skildring av Peter Pohl i "Janne, min vän" från 1985. I boken beskrivs hur Janne en septemberdag 1954 slår vad om att han ska klara att cykla nedför de 62 trappstegen mot Högbergsgatan. "Icke en fot i marken, rakt kör!" Vadet gäller en back läsk av märket *Guldus* från Lamberts Livs på Kvarngatan...

Hur det gick? Läs boken; en i alla avseenden lysande söderskildring från mitten av 1950-talet!

Maria Prästgårdsgata och

Fredmansgatan har båda mycket stiliga trappor med en närmast parisisk stämning kring sig. Ett under att man inte använt dessa miljöer mer vid filminspelningar!

Runt Medborgarplatsen

Banbrinken en av Söders allra äldsta gatusträckningar (gamla Brunnsgård) fick vid omdaning av Södra Stationsområdet i början av 1990-talet en slags "åsnetrappa" som väckte protester, bland annat inom Föreningen Södermalm. En liknande konstruktion fick den nyanlagda **Fatburstrappan** mellan Medborgarplatsen och Fatbursparken.

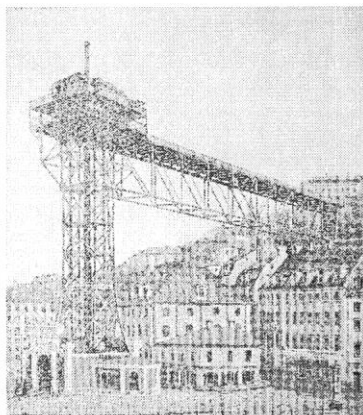
Namngivningen av trappor i Stockholm följer inga särskilda principer eller procedurer; när någon föreslår att en tidigare eller nybyggd trappa ska få ett namn bereds det på samma sätt som vid namngivning av gator och torg. Många av Söders trappor fick sina namn 1968 när man tydligen fick ett ryck och döpte gamla. Ofta följer namnen i ett nybyggt område någon kategori men när det gäller äldre, tidigare odöpta trappor eller gator kan vem som helst föreslå namn enligt samtal med Stadsbyggnadskontoret.

Här öppnar sig kanske nya arbetsuppgifter för Föreningen Södermalm? Styrelsen tar tacksamt emot förslag och tips på odöpta trappor!

Kent Smith, text och foto

HISSAR på Södermalm

Från Södermälarsstrand och Stadsgården har Söder alltid haft förbindelser med de norra delarna av Stockholm, antingen med båt eller landvägen över Slussen. Men det gällde att komma ner dit från Söders höjder. Och värre var det att klättra upp. Allehanda ofta skraltiga men senare ganska eleganta trappor underlättade. Men klättrandet slapp man inte förrän hissar anlades.



Katarinahissen

Det började med **Katarinahissen** vid Slussen med sin gångbro till Mosebacke. Konstruktör var Knut Lindmark (ett par år senare konstruerade han Brunkebergstunneln). Hissen, som invigdes 1883, var ångdriven. På fotografier ser man den höga skorstenen från ångpannan. Det fanns två hisskorgar för vardera 12 personer. 1915 infördes eldrift. Den gamla hissen revs 1933 och den nya invigdes 1935. Stomatolskylten, Sveriges första ljusreklam, satt 1909-33 på gamla hissen. Den nya hissen har två hisskorgar. Om en korg skulle stanna p. g. a. fel skall den andra kunna föras i jämnhöjd, och dörrar kan öppnas mellan korgarna. Hissen börjar vid Saltsjöbanans station på Stadsgården och går upp till gångbron på 44,73 m.ö.h. - Jag har barndomsminnen. Ett från treårsåldern då jag vid fars hand gick på en hög bro och in i en stor hiss, som sänkte sig ner och öppnades i andra änden. Och några år senare när jag och kamrater tiggde fem öre för att få åka.

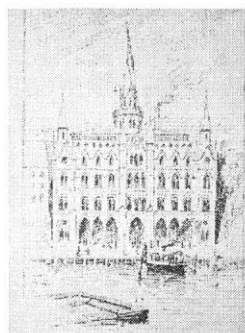
Mariahissen öppnades 1886 i ett för ändamålet byggt hus vid Södermälstrand, ritat av arkitekt Gustaf Dahl. Två personhissar och två

varuhissar lyfte 28 m till en järnbro mot Bellmansgatan-Tavastgatan. Hissen började framgångsrikt med samtrafik med en ångfärja till Gamla stan. Men sedan spårvägen på Hornsgatan kommit, minskade antalet trafikanter, och hisstrafiken nedlades 1937.

Hissarna fanns dock kvar och har senare ersatts med nya, dock ej egentligen öppna för allmänheten. Det stålliga tegelhuset med spetsbågar, tinnar och torn står kvar och innehåller sedan 1977 kontor och föreningslokaler (då måste detta hus förses med extra brandsäkra trapphus fastän dess konstruktion gör det ovanligt lätt att lämna vid fara: det har utgång längst ner vid Södermälstrand, på mitten till Pryssgränd och högst upp till Bellmansgatan). Överst i huset låg från 1886 till 1906 restaurang du Sud, smeksamt kallad du Sudd. Det lär vara den enda restaurang drottning Sofia någonsin besökte; på färd från Drottningholm lät hon sin ångslup lägga till, och hon for upp och beundrade den utsikt hon hört berömmas.

Stadsgårdshissen blev ingen stor succé men var ändå i drift 1907-71 och lyfte 25 m från Stadsgården till korsningen Katarinavägen / Renstiernas Gata. Den var särskilt avsedd för hamnarbetarna i Stadsgården. I många år har den varit ateljé för Carl Anton.

Sture Holmbergh



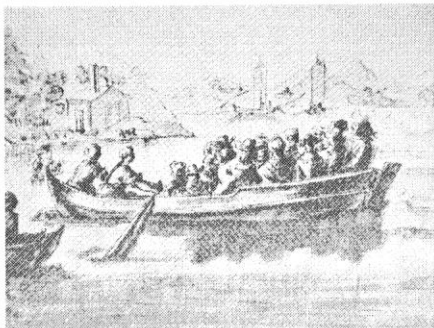
Mariahissen

Trafik över SJÖVÄGARNA

Ända tills Västerbron blev klar 1935 och spårvägslinjerna till Kungsholmen och Norrmalm rustades upp var en viktig del av trafiken till och från Södermalm ordnad sjövägen, med ångdrivna färjor och slupar. Ända sedan 1700-talet hade det pågått sjöväga trafik med andra flytetyg, först med det kvinnliga roddarlagets farkoster.

Roddarlagets stationer på Södermalm

De första platser på Södermalm där ett bestämt antal roddbåtar skulle finnas till hands var tackjärnsvägen nedanför nuvarande Södermalmstorg och kvarteret Lokatten vid Stadsgården. På bägge dessa platser skulle 8 båtar vara stationerade. Båtarna var rätt kraftiga och roddes av två godkända rodderskor, vars män ofta arbetade som timmermän på Skeppsholmen.

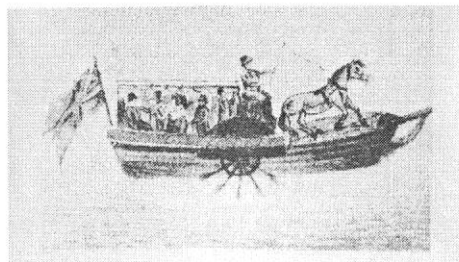


Roddarmadammer

Roddarlagets nästa fasta tilläggsplats på Södermalm var Ragvaldsbro, en hamnplats nedanför Pustegränd. År 1798

beslöt Överståthållarämbetet nämligen att det där alltid skulle finnas en roddarbåt, som för en bestämd avgift gjorde turer till tackjärnsvägen. Detta utvecklades sedan till en reguljär trafiklinje, som senare fick Kornhamnstorg som andra ändpunkt. Turerna pågick ända till isläggningsen. Då ordnades istället en gångväg över isen till Gamla Stan.

Trafiken från Gamla Stan till Allmänna Gränd på Djurgården blev en andra



Parodisk bild med hästdriven personbåt

reguljär trad för roddbåtarna, och en tredje gick från Riddarhusgränden till Röda Bodarna på Norrmalm. I övrigt var roddarbåtarna närmast något som motsvarar senare tiders taxibilar, alltså där man vid varje resa gjorde upp om vart färden skulle gå och om man skulle hämtas för en återfärd. Taxan var ändå noga reglerad så att ingen orättvis konkurrens skulle uppstå. Priset berodde på antalet passagerare på turen.

Längre in på 1800-talet ordnades ytterligare en fast tilläggsplats för roddarbåtar vid Stadsgården, nämligen vid Söderbergs trappor där 3 båtar skulle vara stationerade.

Kullbåtar och vevslupar

På 1820-talet började en ny typ av flytetyg trafikera Stockholms vattendrag. De kallades kullbåtar och var en lättare sorts roddbåtar, som bara kunde användas sommartid. De fick enbart gå på av ÖÄ godkända linjer. Varje kullbåt roddes av två dalkullor klädda i folkdräkt. Det gick mycket fortare att resa med en sådan båt än med en av Roddarlagets båtar, och priset kunde vara mycket lägre. Rodderskorna tyckte därför att kullbåtarna bedrev en illojal konkurrens, och det blev flera konflikter mellan dem och dalkullorna.

Den första kullbåtslinjen startade 1821 och gick från en brygga i Riddarholmskanalen via Spinnhussundet till Hornstull och Jakobsdal vid Liljeholmsbron. På vägen anlöptes platsen Bethlehem nedanför Mariabergets västra del och Skinnarviken.

Nästa kullbåtslinje ordnades över Hammarbysjön från Hammarby tull till Nacka, först som ett försök 1825 och därefter reguljärt från 1830. Då började också en anslutande linje trafikeras från Skeppsbron till Tegelviken, varifrån det gick lätt att promenera över till Hammarby Sjö.

En vidareutveckling av kullbåtsidén var vevsluparna, ett flytetyg som inte behövdes ros fram med åror utan hade sidohjul med skovlar. De vevades fram av fyra dalkullor och kunde ta många fler resenärer än kullbåtarna. En av de första linjerna var från Riddarholmskanalen till Liljeholmsbron vid Hornstull. På

Saltsjösidan öppnades 1846 en linje från Stadsgården till Djurgården

Ångslupar och ångfärjor på Mälarsidan

Nästa steg i utvecklingen var att använda ångkraft istället för mänsklig kraft som båtarnas framdrivningskraft. Redan 1818 hade Samuel Owen börjat trafik mellan Riddarholmen till Drottningholm varje söndag med sin ångare *Amphitrite*, men den gick inte in på några mellanliggande platser på vägen.

Det dröjde till december 1853 innan den första ångbåten började turer inne i Stockholms hamnområde. Det var en hjuldriven ångslup med namnet *Ettan*, som sattes i trafik mellan Riddarhusgränden och Röda Bodarna, i direkt konkurrens med rodderskorna. En i ledningen för det bolag som låtit bygga denna ångslup och systerbåten *Tvåan* var fabriksidkaren Lars Johan Hierta. Bolaget råkade dock ut för tekniska problem, och därefter började pressen kritisera denna nysatsning. Det talades om att ”rikemännen som satsat pengar i ångbåtarna skulle rycka den hårt förtjänade brödbiten av de fattiga kvinnor med familjer, som levde på inkomsten från roddbåtarna”. De skulle därför falla fattigvården till last. Lars Johan Hierta fick sedan reda ut bolagets trassliga ekonomi och bilda ett nytt rederi, som kom att kallas Nya Ångslupsbolaget och fortsatte trafiken över Norrström.

År 1858 kom sedan Stockholms första ångslupar med propellerdrift, först *Gustaf* och *Hulda* för den populära linjen via Pålsundet till Liljeholmsviken, där de ersatte de tidigare vevsluparna.

Nya Ångslupsbolaget skaffade sig 1861 två propellerångslupar *Trean* och *Fyran* och satte in dem mellan Köttorget i Gamla Stan och Ragvaldsbro, alltså en ny konkurrens mot Roddarlaget. När sammanbindningsbanan öppnats förlängdes denna linje till en direktförbindelse Röda Bodarna – Ragvaldsbro. Rederiet startade därefter 1878 en linje från Ragvaldsbro till Skinnarviken och över till Eldkvarnsviken på Kungsholmen.

Arbetet med att anlägga Söder Mälarstrand hade börjat 1877, och 1885 inledde staden bygget av uppfartsvägen till Torkel Knutssonsgatan. År 1885-86 ordnades en ny vertikal resmöjlighet upp till Mariaberget, den stiliga Mariahissen. Nya Ångslupsbolaget beslöt därför att öppna två färjelinjer från Söder Mälarstrand över till Gamla Stan med fyra nybyggda ångfärjor, *Ettan*, *Tvåan*, *Trean* och *Fyran*. Två av dem gick mellan Mariahissen och norra delen av Munkbrohamnen och två mellan Ragvaldsbro och södra delen av Munkbrohamnen. Man ordnade också samtrafik med Södermalms två spårvägslinjer som gick uppe på Hornsgatan. År 1890 anskaffade rederiet ännu en färja, *Femman*, som fick gå mellan kajen vid Torkel Knutssonsgatan och Eldkvarnsviken.

I början av 1900-talet startades flera nya linjer till Södermalms västsida. Nya Ångslupsbolaget Smedsudden som det gamla bolaget nu kallade sig inledde trafik Eiraplan-Hornstull 1901, men 1903 tog Stockholms Ångslups AB (SÅA) över trafiken hit ut med de isbrytande ångsluparna *Bore* och *Hebe*. Smedsuddsbolaget startade istället ny ångfärjetrafik Mariahissen-Tegelbacken

och Kungsholmstorg-Söder Mälarstrand. År 1913 fick SÅA ta över all lokal sjötrafik på Mälarsidan och öppnade en ny linje från Tegelbacken till en ny brygga vid Varvsgatan. Dit fick sedan även linjen från Kungsholmstorg gå. Här gick det tät trafik från tidigt på morgonen till sent på kvällen, och många skolbarn från Högalidsområdet använde den på resor till Kungsholms läroverk.

Sista året med färjetrafik från Ragvaldsbro var 1921, och trafiken till Mariahissen pågick till december 1935. Färjelinjerna från Varvsgatan fortsatte till december 1939 respektive maj 1940. Man gjorde ett kort försök också 1944, men sedan upphörde turerna för gott.

Ångslupar och ångfärjor på Saltsjösidan

Redan år 1851 hade en första ångslup med namnet *Sikla* börjat turer på Nackasjöarna, som gick från Barnängen till Stubbsund vid Järlasjöns östra ända. Den ersattes redan 1856 av kullbåtar, men 1863 byggdes en första propellerdriven ångslup med namnet *Nackanäs* på G W Collins verkstad på Södermalm.

Denna *Nackanäs* var ändå för djupgående för den grunda farleden och ersattes 1864 av ett nybygge med samma namn, och 1876 tillkom ännu en ny ångslup med namnet *Nackanäs*. Den föregående fick en tid heta *Stubbsund* och gjorde en kort tid vissa turer till Skanstull.

På Saltsjösidan hade år 1860 Phoenixbolagets ångslupar *Örnen* och *Falken* börjat trafik från Räntmästartrappan till Allmänna Gränd på Djurgården. En del av deras turer gick in till bryggor vid Söderbergs trappor och Tegelviken. Denna trafik övertogs

sedan av SÅA, men tilläggen vid Söderbergs trappor upphörde.

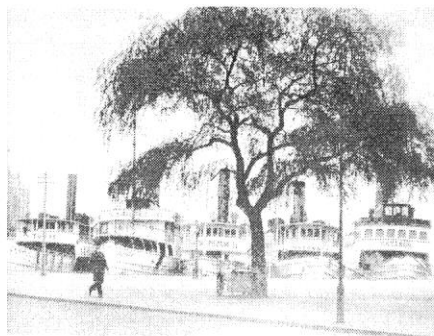
Ännu i början av 1890-talet sköttes all trafik på Saltsjösidan med ångslupar men 1893 anskaffade Gustaf och K A Wallenberg två moderna ångfärjor, *Saltsjöbaden 1* och *2*. De gick sedan från Saltsjöbanans slutstation vid Stadsgården till Karl XII:s torg i anslutning till tågens tider. Till utställningsåret 1897 tillkom sedan sex ångfärjor för turer till Djurgården. Två av dem byggdes för SÅA, *Djurgården 1* och *2*, och gick från Ränthästartrappan till Allmänna Gränd. De fyra andra byggdes för Wallenbergarna, varav två gick från Nybron och två från Stadsgården till Allmänna Gränd. Denna trafik pågick ändå bara detta år. Även trafiken med Saltsjöbadsfärjorna från Stadsgården till Karl XII:s torg upphörde 1936, eftersom järnvägen då fick en ny station inne vid Slussen med bra anslutning till spårvägen.

En ny sommartrafik från Södermalm till Allmänna Gränd inleddes 1921, då SÅA började turer dit från Tegelviken. Den sköttes först med ångslupar, men 1938 satte man istället in en mindre färja. Denna linje lades senare ner, eftersom alltför få använde denna linje.

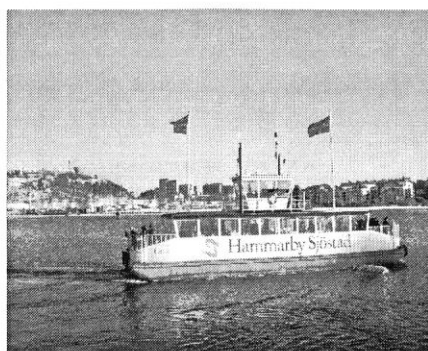
Trafiken med *Nackanäs* hade upphört redan på sensommaren 1913, en följd av att Nackanäs värdshus mist sina spriträttigheter.

De gratisturer mellan Barnängsbryggan och det nya Sicklaområdet som de senaste åren sköttes med *Emelie* eller *Lotten* är på sätt och vis en uppföljare till turerna med *Nackanäs*. Dessa färjeturer är den enda sjötrafik som idag går till och från Södermalm och är mycket uppskattade.

Arne Sundström



*Ångbåtar vid Strömkajen
1930-tal SSM*



*Pemdelbåten Lotten på väg mot
Hammarby sjöstad. Privat*

TULLVERKET genom tiderna på Södermalm

Tull är världshistoriens äldsta skatteform. Tullar har tagits upp i Sverige så länge det går att blicka bakåt i historien. Vid mitten av 1200-talet, då Stockholm grundades, finner man de första säkra belägg för tulluppbörd i stockholmsområdet. Det var en passagetull som togs upp vid Mälارينppet genom Stocksundet, våra dagars Norrström. Med tiden gjorde landhöjningen sundet allt mer strömt och svårt att forcera. Istället blev Söderström den mest anlitade passagen mellan Mälaren och Saltsjön. Utrikeshandeln gick till hundra procent på köl, och Skeppsbron var länge Stockholms ända import- och exporthamn. Från medeltiden förlades därför Stockholms tullcentrum till Järmtorget och därefter till södra Skeppsbron. Förtullning av utrikeshandeln utfördes av Stora (sjö)tullen eller Sjöttullverket. Först mot slutet av 1800-talet gjorde den våldsamma expansionen av utrikeshandel och kommunikationer att tullverksamheten spreds runt om i staden. I Stadsgårdshamnen fanns redan från 1873 ett stort magasinshus, "Maggan", där tullbehandling förekom. I slutet av 1800-talet pågick utbyggnaden av Stadsgården genom utsprängning och kajutfyllnad. Vid sekelskiftet hade man nått fram till Söderbergs trappor (Renstiernas gata). Lilla tullhuset uppfördes 1889, omedelbart öster om "Maggan". Den accelererande trafiken krävde ännu ett hus, Stora tullhuset, som stod klart 1910. Det ritades

av Ferdinand Boberg, och är det enda av Stadsgårdens många tullhus som ännu står kvar dock utan att rymma någon tullverksamhet. Stockholms tullförvaltning flyttades 1924 till Drottsgården, en byggnad som låg där det moderna glashuset idag ligger. Kring 1930 uppfördes ytterligare ett hus, Ersta tullhus. Masthamnen (under Fåfängan) sprängdes ut under 1940-talet, och här inrättades en tullavdelning 1954. Även Norra Hammarbyhamnen som anlagts som en del av Hammarbyleden fick ett tullhus 1940. Från 1950-talet vidtog en stadig minskning av den sjöburna utrikeshandeln. Tullverksamheten lades ner steg för steg och nästan alla tullhus på Södermalm har rivits. Endast i färjeterminalerna finns visitationslokaler. Även administrationen för Stockholms tullförvaltning har övergivit Stadsgården för en kontorsfastighet vid Sandhamnsgatan



UR Stockholms hamn 1909 – 1939, bild 14, text: Stadsgården utvidgas österut omkring förra sekelskiftet. "Maggan" närmast Slussen och framför den Lilla tullhuset

Jämsides med Stora (sjö)tullen eller utrikestillen fanns i äldre tider en mängd inrikes pålagor, av vilka Lilla tullen, landtullen eller stadstillen var den viktigaste. Den infördes 1622 och ägde bestånd till mitten av 1860-talet. De sista femtio åren som ren bevakning av trafiken utan att ta upp tullavgifter. Lilla tullen tillkom för att täcka

kostnaderna för Sveriges militära och expansiva utrikespolitik vid denna tid. Alla konsumtionsvaror belades med tull som skulle tas ut vid stadsportar och marknadsplatser. Tullen gällde varor som fördes in till staden eller marknaden, medan de som fördes ut var tullfria. Betydelsen för statskassan var inte oväsentlig. I riksstaten för 1699 svarade landtullen för cirka 10 procent av inkomsterna. Den nya tullformen var en "rättvis" skatt då den drabbade alla. Adeln var sålunda inte befriad, och prästerna måste betala tull för sitt tione.

Landtullen förutsatte stora byggnadsarbeten. Stockholm skulle inhägnas och tullhus, tullportar och bommar uppföras vid infarterna. Staketet var i allmänhet av typ gärdesgårdar. På Södermalm sattes ett staket upp senast 1624 och avgränsade en mindre del av malmen. Vid 1600-talets mitt växte Stockholm snabbt och stads- och tullgränsen flyttades ut flera gånger. I början av 1700-talet hade staden i stort nått den gräns den kom att behålla in på 1900-talet, och tullgräns och tullplatser kom att ligga i stort sätt stilla.

Tullen vid Horn (ursprungliga namnet på den forna Åsöns västra udde) fick sitt slutliga läge 1669 sedan en bro byggts till Liljeholmen. Sedan 1660 fanns en tull vid Skanstull och vid samma tid anlades Hammarby vintertull vid nuvarande Malmgårdsvägen för vintertrafiken på Hammarbysjön. Slutligen inrättades en tullplats vid Danviken.

Det ursprungliga staketet från 1624, som tycks ha utgjorts av en stenmur, användes till att lägga grunden till Katarina kyrka. Inga personer i och kring staden kunde undgå att stifta bekantskap med landtullen och reaktionerna bland allmänheten var för det mesta negativa och ibland våldsamma. Oviljan mot tullsystemet riktades mot

tullmännen, som ansågs uppträda högdraget och väckte allmän avsky genom det ständiga snokandet.

Smuggling förekom naturligtvis. Vid upptäckt utgick böter och varorna togs i beslag. Värdet av det beslagtagna var många gånger påfallande lågt. Detta berodde sannolikt på att bekämpningen av smuglingen var svår och ineffektiv. Det bör ha funnits goda möjligheter att ta sig förbi avspärningarna utan upptäckt. Långa tider utgick sk beslagsandelar för att få personalen att arbeta effektivare. På 1700-talet skärptes bevakningen längs tullgränsen och till och med militär sattes tidvis in som en slags hjälptullare. Viss tullpersonal försågs också med skarpladdade pistoler. Tullarna arbetade under svåra tjänstgöringsförhållanden. Förutom att de fick klä skott för allmänhetens ovilja, utsattes de för ständiga kontroller från överheten. Arbetstiden var lång – från fyra på morgonen till nio på kvällen – och löneförhållandena ibland mycket osäkra. Tullarna var nog därför inte alltid helt omutliga.

Tullplatserna runt

Södermalm.

På det smala näset vid Skanstull byggdes på 1640-talet en befästning eller skans och namnet var därmed givet. Till detta näs flyttades landtullen senast 1660. Strax söder om Skansen anlades 1750 ett nytt tullhus i sten som omfattade nio rum i två våningar och en vind. Tullplatsen vid Skanstull drogs in 1857, och huset såldes på auktion tillsammans med övriga landtullhus i Stockholm. Adressen var då Götgatan 100. Då arbetena på Hammarbyleden sattes igång stod huset i vägen och revs därför 1919.

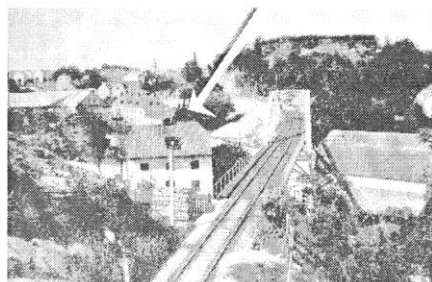
Vid Horn byggdes 1669 en bro över till Liljeholmen och Stockholm fick en ny huvudinfart från söder. Tullen flyttades samtidigt till sitt slutliga läge vid östra brofästet. Ett nytt tullhus uppfördes 1777. Det bestod av två hus i sten sammankopplade med ett portvalv, som trafiken måste passera. Efter att tullen dragits på 1860-talet användes det västra huset från 1901 som kyrksal, en föregångare till Högalidskyrkan. Trafiken gick genom portvalvet tills det blev för trångt och revs 1905. 1915 ersattes flottbron av en fast träbro sydöst om den gamla. Denna ersattes i sin tur av ytterligare en bro 1928. Tullhusen utan sitt valv och passerande trafik blev med tiden starkt nedslitna och revs 1933.



Ur Svenska Hjärtans Djup, p 161, text: Starten vid Liljeholmsbron för den första tävlingen Mälaren runt lördagen den 2 juli 1892 kl 15. Den vitklädde bicycleryttaren är den blivande segraren Gustf Fjaestad, den sedermera berömde målaren. Vid brofästet ligger tullhuset med sitt portvalv. Rampen ned till bron blev brant vid lågvatten och mycket svår att passera med tunga hästlass. Ovanför tullhusets östra gavel mynnar Brännkyrkagatan (nuv Bergsunds Strand

På 1660-talet när tullarna flyttades ut på grund av Stockholms kraftiga expansion upprättades en tullplats vid Danviken. I början av 1730-talet byggdes ett tullhus i trä efter ritning av stadsarkitekten J E Carlberg. Tullplatsen drogs in 1864 men tullhuset gjorde fortsatt tjänst som vaktlokal. Uppbördens vid Danvikstull var

en av stadens lägsta. Under sommaren tog sig skärgårdsborna till staden båtledes förbi Blockhusudden och under vinterhalvåret var det naturligaste sättet att ta sig till staden på isarna med häst och släde genom Hammarbytullen. Få kom landvägen genom Danvikstull. Tullplatsen låg på norra sidan av Danviksgatans östra del. Denna gata är helt utplånad sedan 1973, då utfarten mot Nacka helt byggdes om. Tullhuset revs några år in på 1900-talet.



Ur Staffan Tjerneld; Stockholmsliv II, p 439 övre bilden, text: Trakten kring Danvikstull 1896. Tullhuset syns vid pilen. Vid samma gata ligger Liljeholmens stearinfabrik. Bakom Saltsjöbanans nya bro ses Fåfängan. Husen i förgrunden på bägge sidor om järnvägen tillhör det gamla Danvikshospitalet.

För den vintertida trafiken från Skärgården via isarna på Järsla-, Sickla- och Hammarbysjöarna satte man under 1660-talet upp en vintertull på Malmgårdsvägen. Denna gatas äldsta namn torde ha varit Vintertullsgatan, men genomgick därefter många namnbyten, via Stadsträdgårdsgatan, Hammarby tullgata och Värmdögatan till dagens namn som den erhöll 1939. Från 1760 låg ett tullhus i sten med fyra rum i nordöstra hörnet av korsningen med Ljusterögatan (tidigare Tullgårdsgård). Innan Hammarbysjön sänktes vid anläggandet av Hammarbyleden gick sjöstranden ett hundratal meter från tullhuset. 1857 lades tullplatsen ner och tullhuset revs 1907.



ur *Alla tiders tull i stan*, p 94, undre bilden. Text:
Hammarby vintertullhus omkring 1900

Varutransporterna till Stockholm gick till största delen på köl, och sjölandtullarna svarade för den överlägset största uppbörd. Den ena sjölandtullen placerades på Blockhusudden, och den andra – för trafiken från Mälaren – på Långholmen. Bommar lades ut mellan Blockhusudden och södra landet samt mellan Långholmen och Kungsholmen. Värdet över året av förtullade konsumtionsvaror via de två sjölandtullarna svarade för omkring 80 procent av totala landtulluppbörd. Den västra sjötullen kom att ligga på Långholmen under hela landtullperioden. Av de ursprungliga tullhusen finns tullskrivarens hus bevarat. Det kallas Stora Henriksdal och rymmer idag ett Bellmanmuseum. År 1785 flyttade Långholmstullen in i ett stenhus som låg väster om de gamla tullhusen. Detta hus hade två våningar och tolv rum. Tullen blev kvar i huset till bevakningen avvecklades 1857. Byggnaden finns kvar och inrymmer idag några privatlägenheter. Pålsundet försågs redan från början med pålar för att inte kunna användas som kryphål undan sjötullen på Långholmen, och fick därav sitt namn. Men vintertid kunde man färdas på isen med släde

mellan pålarna i sundet, och för denna trafik inrättades Långholmens vintertull. En liten tullstuga i sten byggdes 1742 på östra sidan om Långholmsbrons Södermalmsfäste. Bron hette då Spinnhusbron, efter Spinnhuset, fängelsets föregångare och tullen kallades även Spinnhustullen. Denna vintertull lades ned 1857, samtidigt med Långholmens sjötull och huset revs en bit in på 1900-talet



ur *Alla tiders tull i stan*, p 97, övre bilden. Text:
Långholmens vintertullstuga med Långholmsbron
och fängelset i bakgrunden omkring 1910

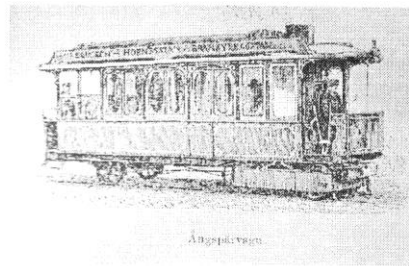
Etablerandet av spårvägslinjerna på Södermalm

Medan de första spårvägslinjerna norr om Slussen kom till redan 1877 var det först tio år senare, år 1887, som de första två linjerna på Södermalm började trafikeras. När det gällde modern energi för spårvägarna låg Söder före.

Den ena linjen gick från Slussen via Hornsgatan till Hornskroken, vid nuvarande Ansgariegatan. På den sköttes trafiken var femte minut med rymliga och eleganta, ångdrivna spårvagnar. Den andra linjen anslöt till den första vid Adolf Fredriks Torg (nuvarande Mariatorget) och gick till Tjärhovs Tvärgata (Erstagatan). Den hade lika tät trafik men sköttes med enklare, hästdragna spårvagnar.

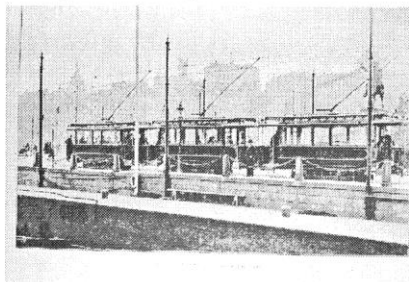
År 1888 förlängdes ångspårvagnslinjen från Hornskroken via Brännkyrkagatan till Hornstull. En storintressent var nämligen det betydande företaget Bergsunds mekaniska verkstad, som hade sitt varv därborta. Året därpå flyttades utgångspunkten för hästspårvagnslinjen till Ragvaldsgatan, mycket för att man då fick bra anslutning till ångfärjorna över till Gamla Stan, som man ordnade samtrafik med.

Ångspårvagnarna var ett för sin tid modernt trafikmedel. De klarade backar som var svåra för hästdragna vagnar. Man hade så många som tio ångspårvagnar. Men deras historia blev kort, bara fjorton år.



Ångspårvagn

År 1901 infördes elektrisk drift på Södermalms spårvägslinjer. Katarinalinjen fick då utgå från Slussen men gick därefter fortfarande via Ragvaldsgatan och Götgatan till Folkungagatan och sedan ända till Tegelvikstorget (nuvarande Vikingterminalen).



Motorvagnar vid Slussen 1901

År 1905 fick stadsdelen en ny spårvägslinje, från Södra Bantorget (nu Medborgarplatsen) via Götgatan till Skanstull, år 1908 förlängdes Katarinalinjen till Danvikstull och 1909 drogs Skanstullslinjen ända till Slussen. Den förlängdes samma år också söderut ner till Kyrkogårdsvägen i Enskede.

En fjärde spårvägslinje på Södermalm öppnades 1914. Bakgrunden var öppnandet av den nybyggda Katarinavägen, som vagnarna först bara trafikerade från Slussen till Renstiernas Gata. Linjen förlängdes 1915-17 till

Nytorget och via Skånegatan till Götgatan och vidare via Rosenlundsgatan till Hornsgatan och Hornstull.

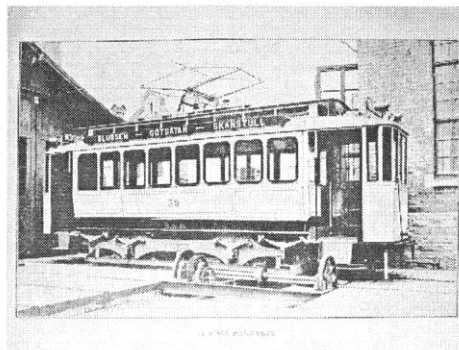
År 1919 fick spårvägslinjerna nya nummer, som sedan länge behölls. Linjen via Katarinavägen blev nr 6, den till Enskede nr 8, den till Danvikstull nr 9 och den via Hornsgatan till Hornstull nr 10.

Fortfarande gick inga linjer norrut över Slussen, men 1922 förstärktes slussbroarna så att man kunde ha genomgående trafik. Då tillkom linje 3, Haga södra grindar-Hornstull och linje 4 Skanstull-Östermalm-Odenplan-Kungsholmen-Hornstull, som efter Västerbrons tillkomst 1935 blev en riktig ringlinje. Linje 6 drogs upp till Roslagstull och linje 9 upp till Karlberg. Så fanns också linje 1 som gick från

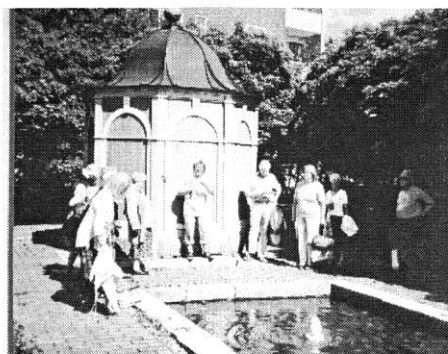
Rosenlund via Skånegatan och Katarinavägen till Kungsholmen, Odenplan och Norrmalmstorg.

Ringlinjen nr 4 blev ju senare uppdelad i två delar, där den ena drogs upp till Södersjukhuset och fick bära nr 8, men detta var efter öppnandet av de första tunnelbanelinjerna söderut, då nr 8 blev ledigt. – Tunnelbanans tillkomst och högertrafikomläggningen togs till förevändning för nedläggande av Stockholms spårvägar. De sista vagnarna gick den 2 september 1967.

Arne Sundström



1912 års motorvagn



Vid den gamla 1700talspumpen i Enköping 2005

Privat

I framtida spår.

I föregående artikeln skildrar Arne Sundström spårvägens historia från 1877 till 1967.

Var spårvagnen det enda kommunala färdmedlet? Nej, naturligtvis inte. Bussarna etablerade sig på 1920-talet och tunnelbanan på 1950-talet.

Den privata bilen kom på allvar som stadstransportmedel på 1930-talet.

Fotografierna under andra världskriget visar de armador av cyklister som täckte stadens gator morgon och kväll vid arbetstidens början och slut.

Efter andra världskriget rustades spårvägstrafiken upp. Mustangen kom 1946.

1955 blev det folkomröstning om ja eller nej till högertrafikomläggning och fast 82% sade nej beslöts 1963 att införa högertrafik. Det innebar bl.a. att trådbussarna togs ur trafik 1964, att konduktören avskaffades och att spårvagnarna försvann.

Till en summa av fem miljarder i nuvarande värde brändes spårvagnar upp hösten 1967.

Det blev nu fritt fram för bussar och bilar på gatorna. Detta resulterade på

1970-talet i att trafikslummen växte. Bilar och bussar satt fast i ändlösa trafikstockningar. De kollektiva filerna som man ville komma från genom att lägga ner spårvagnslinjerna började anläggas igen.

1971 kom 50-kortet (i dagens penningvärde cirka 320 kronor).

Under 1980-talet hände i stort sett inget nytt tekniskt.

Stomnätet började anläggas på 1990-talet. Den blå stombussen 4 kom 1998.

Troligen försvinner stombussarna 2007, de är klumpiga i dagens trafik bl.a. med sina ständiga stopp (4000/dag!), tiderna kan ej hållas p.g.a. låg hastighet och

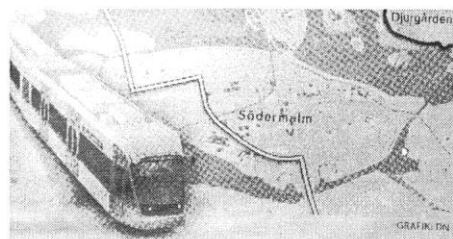
filbytena är besvärliga för övriga trafikanter.

1992 kom Dennispaketet med planer på anläggandet av bl.a. ringleder och biltullar för att leda trafiken runt staden, Dessa idéer fullföljdes ej. Det som blev av var Södra Länken och Tvärbanan.

Tvärbanan har sedan invigningen i slutet av 1990-talet blivit mycket populär. Den förbinder de nya stadsdelarna runt Hammarby sjö med Alvik i en båge söder om Söder. Man bröt här mot det radiella spårssystem som riktade sig enbart mot innerstaden. Konkreta planer finns att 2009 konvertera Tvärbanan med Saltsjöbanan som läggs i en ny tunnel längs Stadsgården fram till Slussen. Från Alvik kommer Tvärbanan att byggas ut till Solna station och - eller Kista - Helenelund. 2010-talet blir Tvärbanans utbyggnadstid.

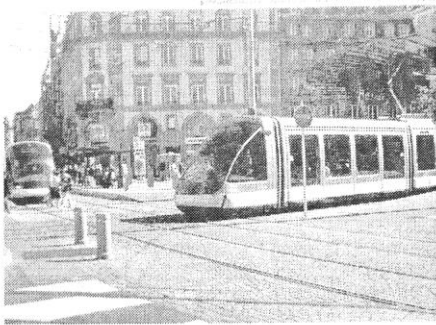
Synen på spårvagnar som proppar i trafiken har förändrats idag. Förutom att spårvagnslinjerna i Lidingö och Bromma blev kvar 1967, byggdes 1991 en ny spårvägslinje mellan Norrmalmstorg och Valdemarsudde. SL som planerat i 15 år att dra linjen vidare till Centralstationen (891 meter) har nu köpt spåren av museispårvägens stiftelse.

Den hårt belastade stombusslinjen 4 med sina 60 000 passagerare per dag är en realistisk kandidat för omställning till spårvägstrafik. Sträckningen konkurrerar inte heller med T-banan vilket är viktigt för SL.



Förslag till spårvägslinjerna 4 och 7

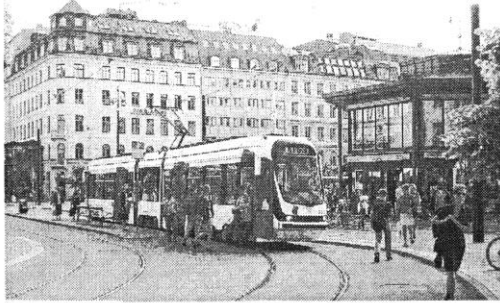
Mycket pengar kostar detta och eftersom pendeltågstunneln Citybanan mellan Södra station och Tomtebodan blir väsentligt dyrare än planerat så inverkar det naturligtvis på planering och genomförande och förbättring av övrig kollektivtrafik.



Inlånad vagn från Bryssel på linje 7 1998, Bruse LF Persson

Internationellt planeras sedan 10 år alltid spårvägstrafik för innerstaden. I städerna i USA, Kanada, Mexico, Spanien, Asien, Nordafrika, Frankrike, Portugal och England satsas på ytsnål spårvägstrafik i kombination med kringfartsleder som den enda möjligheten att skapa en kollektivtrafik som ger människorna i staden utrymme i ett bättre gatuliv. Fler

trädplanteringar, anläggandet av gågator, platser med offentlig konst erbjuder i allt en bättre miljö för alla. I Stockholm har man först nu börjat tänka i dessa banor. Inte bara hög teknik utan även i omgivningen skönhet och livskvalitet



Provkörning med vagn fr. Strasbourg, 2000, Thomas Johansson

Spårvägen är idag världens snabbast växande kollektiva trafikform!

Artikel grundad på intervju med Johan Eriksson, spårvägsvisionär och kartkonstnär **Topsy Bondeson.**



En av Enköpings vackra parker besöks 2005, Privat

VERKSAMHETSBERÄTTELSE 2005

Söndagen den 6 mars hölls årsmötet i Hörselskadades förenings trevliga samlingslokal, som ligger på Blekingegatan .

Efter årsmötesförhandlingarna visade Inga Jungstedt fina färgbilder och berättade om favoritträdgårdarna på Södermalm.

Till årets Kasper har utsetts René Reiss som av egen kraft och stor energi och övertygelse under 32 år drivit Kvartersbiografen vid Hornstull. Rene´ mottog bronsstatyetten vid årsmötet.

Måndagen 25 april gjorde vi en originell och intressant promenad genom västra Södermalm med Arne Sundström som ciceron. I enlighet med årets trädgårdstema besökte vi grönskan i Skinnarviksparken, Kristinehovs trädgård, Borgarhemmets trädgård, Högalidskyrkoparken, Heleneborgs trädgård och i Pålundsparkens planteringar avslutade vi med kaffe hos Lasse i Parken.

Torsdagen 19 maj i den soliga bitande majkylan vandrade vi runt på Katarina kyrkogård tillsammans med kyrkogårdsträdgårdsmästare Lennart Johansson som berättade om gamla träd och nya träd och ovanliga träd som finns runt kyrkan. Vi fick även gå in i det gamla huset som inrymmer arbetsredskap och kontor.

Torsdagen 9 juni besökte vi östra Södermalm. Arne Sundström berättade om det historiska och Jan Inghe vid Stadsbyggnadskontoret som varit med under hela uppbyggnadstiden och planeringen av Hammarby sjöstad, beskrev hela det spännande framåtskridande och de idéer som legat till grund för den bildandet av den nya stadsdelen.

Söndagen 17 juni samlades vi på Enköpings järnvägsstation för att promenera genom många av Enköpings berömda parker. Vår guide hette Elisabeth och hon var en verkligt kunnig och bra. Det finns visst 18 parker och vi besökte nog minst 10. Från ett makalöst skyfall räddade vi oss in på Hamnkrogen och tog en fika som avslutning.

Tisdagen 16 augusti tog vi oss genom 4 av Söders 9 koloniträdgårdar. Med Topsy Bondeson som guide besökte vi även ett par kolonistugor under vandringens gång som gick upp för många trappor och nerför flera branta backar.

Söndagen 18 september var det dags att beundra utsikten över Danviksområdet. Med Arne Sundström som guide gick vi bland ny och gammal bebyggelse. De nya husen ligger längs stranden och bland de gamla kvarnarna upp på berget. På Danviksklippan finns inte bara de typiska 30-talshusen utan även rester av en teater och en kvarn.

Torsdagen 20 oktober var det dags för skördefest som avhölls på Råggatan istället för Katarina församlingssal. Vi åt en trerättersmiddag på bl.a. älg och vildand med smak av skörd och höst. Mellan rätterna ägnade vi oss åt frågesport om Söder illustrerad med musik. Trubaduren kom in från gatan och sjöng vackra visor för oss.

Lördagen 19 november gick vi på bio. Kvartersbiografen ledd av årets kaspermottagare René Reiss gav den franska filmen ”Jag och min syster”. En tankvärd historia om systerskap.

Torsdagen 19 januari 2006 tittade vi på den intressanta utställningen ”Design Stockholm” på Stadsmuseum. Utställningen visar stadens omsorg om hur ljuset skall lysa, om hur parkeringsautomater skall utformas, om hur papperspellar skall fungera osv..

Ja, detta var året 2005:s späckade program. Vi i styrelsen tycker det hade ett intressant innehåll.

Synd bara att vi har så många medlemmar som aldrig tar del av det vi varje år försöker erbjuda av Söders liv och historia.

Välkomna 2006!

Övrigt

Styrelsen har under året haft 11 möten. Vi som jobbar i styrelsen är:

Topsy Bondeson, ordf., Sture Holmbergh, 1:e vice ordf., Eva Frank, 2:e vice ordf., Richard Norén, sekr., Arne Sundström, vice sekr., Inger Frick Sandkil, kassör, Sonja Eriksson klubbmästare, Kent Smith, medlemsärenden, Pauline Berg, Ragnar von Malmborg, Per Granfall.

Redaktion: Topsy Bondeson.



Styrelsen äter kräftor på ordf:s kolonilott. Fr. Vä: Topsy Bondeson, ordf., Inger Sandkil, kassör, Richard Norén, sekr., Eva Frank, 2:e vice ordf., Arne Sundström, vice sekr., Sonja Erikson, klubbmästare, Sture Holmbergh, vice ordf. Privat

Avgiften för 2006 är oförändrat 100 kronor. **Glöm inte** att fylla namn och adress! Plusgironummer :505631-2

Adress till våra nya hemsida: www.foreningen.sodermalm.se

Där finns också aktuella program inskrivna.

Om du har epostadress vill vi gärna ha den för att kunna skicka info om föreningen utan portokostnad. Sänd den till Kent Smith, se nedan. Du kan bifoga den på inbetalningsavin.

Varför inte ge bort ett medlemskap till en vän i present!!

Kent Smith, Erstagatan 14, 1636 Sthlm, tel 6436946 kvällstid

Kallelse till årsmöte

Vårens och sommarens program 2006

Söndagen 5 mars kl. 15.00

Årsmötesförhandlingar

Kaffeservering . Spårvägskunnige Johan Eriksson berättar om framtidens spår.

Lokal: Hörselskadades Förenings samlingsal, Blekingeg. 28 A, T-bana Skanstull .

Tisdagen 4 April kl. 17.30

Södermalm i gamla filmer från SF-journaler.

Ur det rika filmarkivet på SLBA (Statens ljud- och bildarkiv) har vi valt ur filmer med tema Södermalm.

Lokal: Karlavägen 98 (Garnisonen).

Torsdagen 18 maj kl. 18.00

Resa söder om Söder.

Vi använder kommunikationerna: T-bana, spårvagn och egna ben för denna resa.

Samling vid Gullmarsplan, plattformen för Tvärbanan . Tåget går mot nya stationen

Årstaberget, där vi stiger av för en promenad tillbaka till Söder via den nya Årstabron. Om det är öppet på Tantogården tar vi en gemensam fika som avslutning.

Måndagen 5 juni

Utflykt 2006 med motorslupen Ran i Sickla slussar.

Passagerarbåten Ran, motorslup och f.d. waxholmsbåt, byggd 1913, hämtar **klockan 17**, vid kajen Norra Hammarbyhamnen väster om Barnängsbryggan.(färjläget för "Lotten" färjan som går till Hammarby Sjöstad).

Färden går genom Hammarby sjöstad och Sickla slussar och på Järlasjön till dess slut i Stubbsund. Så kort promenad till Saltsjö-Duvnäs station.

Eller också börjar färden **klockan 18** med Saltsjöbanan från Slussen till Saltsjö-Duvnäs och promenad till Stubbsund, där Ran hämtar c:a 18.30 för färd till Söder! – det hela tar 2-3 timmar. Biljetter 100 kronor för båtfärden säljes vid vårens möten samt vid båten. – Ta med kaffekorg att njuta under båtfärden! Barnängsbryggan är nära bussarna 2, 55, 59, 66, 76.

Lördagen 26 augusti kl. 14.00

"Om flaggan är uppe" betyder att Fåfångans serveringen är öppen. Du kan ta med eget!

Från den vida utsikten från **Fåfången** ser vi många av Stockholms olika

kommunikationer. En självklarhet är förstås att också läsa ur Trenter här!!

"Bergshyddan" mot sjösidan, gästhus för nordiska författare får vi möjlighet att besöka.

Om du anser trapporna och backen är för svåra så har vi en bil du kan få hjälp upp med!.