





# Om Inloppet ifrån Östersjön

till

## SöderTelje eller Egelska Viken.

*Ros. Maantiede*

*N. G. Schulten*

Ibland de många förträffliga Inlopp, som finnas ifrån Östersjön till Swenska Skärgården, finnas ganska få, som kunna sättas i jemförelse med den raka och djupa Farled, som Naturen beredt ifrån LandsOrts Fyrbåt, upp till öfwersta bugten af Hallå eller SöderTelje Viken, derifrån man endast har 3000 alnar öfwer Land till SöderTelje Stad, som är belägen wid en djup Vik af Mälaren. Detta Inlopp fryser in i MW, på westra sidan om Fyrbåten, och på samma sida om en gulröb och temmeligen hög och lätt igenkänd klippa, kallad Rödön. När man fått denna Bergsholme på sidan till höger om sig, böjer sig Kursen, om man söker genast vägen i NW, emellan en Skogsholme, Kolgusskrår, med flera i samma sträcka belägna mestadels kala holmar, ibland hwilka en är bebodd, och alla lemna om styrbord, samt till wensler flera höga Bergsholmar, ibland hwilka en är bewärd med några gläsa träd på högsta kullen.

På samma sida lemna också kort derpå en ensam lång Bergsholme, som ifrån sin NW udde har ett långt utskjutande ref i samma wädersirek, nära till en hög Bergsklubb, Thorsholmen, som jemte 2:ne nära hwarandra liggande små bergsholmar öfwen lemna på wensla handen.

Denna Kurs, NW, för direkte på Södra Udden af en stor och med mycket fog bewärd S, kallad Fång, der ett märke borde wara uppfatt, som kunde tjena till stambåll, så snart man lemnade Rödön, hwilken således genom ett hwitt kummel borde göras mera igenkännelig.

Ehuru man kan segla på begge sidor om Fångs ön, så är det likväl genare att lemna denna ö om bagbord, och derföre fördelaktigare, att man på des ND sida finner en säker hamn, som i så nära grannskap wid hafwet är af så mycket förträffligare värde.

Denna Farled kan och bör icke blifwa annat än Lotsmansfarwatten, och Lotsfar finnas alltid tillreds wid Väken, men den är så ren och djup, att en främmande, som är försedd med Karta eller beskrifning, utan fara skulle kunna löpa här in.

När man lemnat Fång, äger man att wälja emellan Östra och Westra sidan af Mörkö och tillhörande Har. Den förstnämnda vägen är likväl rymligare, djupare och genare, och äger således med allt sål företrädet för den Westra, der man på ett trångt ställe, kalladt Välsundet, eller fast mera på fjärden innaför detta sund icke finner mer än 6 fots djup. Men på Östra sidan finnes djup till öfwerflöd för de största fartyg, ett linierakt loyp, och hamn eller ankarfättning öfwer allt. Begge farlederne förena sig norr om Mörkö på Lärna Fjärden, och göra sedan en liten krökning till Öster genom det smala Brandsås Sund, som på ett kort ställe icke har mer än

2



18 fots djup och således är det grundaste stället på hela vägen. Derefter ligger den rena och djupa Hallis wiken emot, som är en mil lång och slutar sig uppe wid Egelsflawik, der Kanalen efter förslaget skulle taga sin början.

Hela afståndet emellan Landskorts Fyr och detta ställe är omkring 85,000 Swenska alnar långt eller 4 $\frac{1}{2}$  Swenska Milar, och så rakt, så djupt och så reit, att det synes fast obegripligt, huru en så förmätlig och sällsynt lyctlig belägenhet in till vår tid funnat lemnas obegagnad.

Sannfärdigheten af detta ombdme skall blifwa mera ögonfentlig, om man anställer en jemförelse emellan den Farled, som på detta sätt skulle öppnas till Stockholm, och den leden, som nu måste följäs. Jngenting är allmännare, än den klassen, som föres öfwer den långa och beswärliga Segelfarten emellan Residens-Staden och Landsort, och man har stål dertill. Om man bibehåller den allmänt antagna räkningen i Tyfka eller SjöMil, så har man från Landsort till Dalarö 7 Tyfka mil och ifrån Dalarö till Stockholm 11 mil eller tillsammans 18 mil. Om denna långa sträcka skulle ligga något nära i samma Kur, så wore olägenheten föga betydlig, men då den böjer sig så godt som uti en hel Cirkels periferi, så att knappt något strek på Kompassen finnes som man icke någon gång, längre eller kortare wäg, måste föra; och till följe häraf, det ej kan gifwas någon wind, som förmår föra ett Fartyg hela vägen fram, så blir denna resa nödvändigt långsam och beswärlig. Men om den tillkännade Kanalen förbi SöderTelje skulle komma till werktällighet, så förfortas ej allenast wägen derigenom emellan 5 och 6 mil, emedan det är precisit lika långt i från Landsort till SöderTelje, som till Dalarö, men ifrån förminnade ställe endast är 5 $\frac{1}{2}$  Tyfka mil till Stockholm, eller tillhoppa 12 $\frac{1}{2}$  mil; utan wägen blifwer också rare, så att åtminstone alla windar emellan Syd och West äro tjenlige att föra ett fartyg fram.

Emellan den nu brukliga farleden ifrån Landsort till Stockholm, och den, som skulle kunna wäntas förbi SöderTelje, är således, i anseende till längd och förändring i Kurken ingen jemförelse.

Man har ansett denna sednare för Stockholms handel och rörelse stadlig. Jag lemna denna omständighet oomrörd. Den hör icke till mitt ämne, och torde hafwa sina stål med och mot, ehuru jag är mera fallen att tro, att SöderTelje lita så litet skulle kunna hamma eller minska tillförseln till Stockholm ifrån Europas Ödtra Dleter eller Nifets Ödtra eller Westra Prowinser, än Warholms Åbping förmått stada den transport, som går ifrån de Norra och Östliga. Den större och förmögna Staden drager utan minskning hela warumängden till sig, och de nära belägna små Städerna hafwa af detta höga grannskap ingen förmån, utan fast hellre ett öfwerwinnetlig hinder att kunna arbeta sig ut sin wannakt.

Men om man endast såsom Hydograf och Navigator betraktar denna sak, så har SöderTeljevägen flera förmåner sig ensamt förbehållna, hwilka aldrig kunna förminskas, än mindre den samma helt och hållit betagas. De bestå deri, att inloppet till SöderTelje äger ett afgjordt företräde framför det, som leder till Stockholm förbi Landsort och Dalarö. På det förra är man efter en mils rärlinigt loyp i hamn, och har derefter en behaglig Skärgård och fullkomligt afbrött för Hafswågorna, så att man utan möda kan loswera sig fram den öfriga delen af wägen, om vinden icke skulle fara fort att wara gynnande. Ett Fartyg, som på sena qwällen står utanför Landsort, kan utan all fara löpa in SöderTelje loppet, men den som ännar sig till



Dalarö, måste i sådan händelse wända om till Sjöss, emedan han har 4 gånger så långt till första hamn, som är Elgsnabben, och icke obetänksamt får utsätta sig för den wädan att under en lång och mörk höfnatt förfäta Fartyg och Last på de stora Fjärdarne emellan Mustön och Landsort, der wägen ofta faller högre och förfärligare än utanför hafsbandet.

På utgåendet har man åter, med stilla wind, möda att hinna till sjöss ifrån Elgsnabben, innan natten infaller; men ifrån Fiskäng eller Namsö hamnar på Söders Telje wägen har man wida större lätthet och 4-dubbelt kortare wäg att komma ut.

När man härtill lägger, att afståndet emellan Landsort och Dalarö är alldeles desamma, som emellan Landsort och SödersTelje, men att farten ifrån SödersTelje icke kan anses swårare till Stockholm, än ifrån Warholmen, emedan en mild längre wäg ersättes af Strömmens werkan, som i förra händelsen är med, och å den sednare mot, så lär wäl ingen seglare tweka i walet emellan dessa farleder, så framt icke en alldeles högt uppiagad Slusafgift wid SödersTelje skulle uppwäga alla andra förmåner.

Om SödersTelje Kanal och Slusar göras färdige, så har man, på utgående från Stockholm, den förmån att kunna wälja den wäg som bäst passar för den wind, som då blåser. Huru ofta så icke Fartygen ligga segelfärdiga i Stockholms hamn, i bland i några wendor, då starka och enwisa Ostliga eller Nordliga stormar, emot höstnarne inträffa? Om wägen wore brynad wid SödersTelje, så skulle man med dessa windar ej allenast kunna utan hinder löpa ut, utan också fullända sin Kurs igenom hela Östersjön, och hinna till ett mildare Klimat, innan Höststormarne och långa mörka nätter göra seglation i Östersjön och Kattegat så högt ofwentyrlig.

Men ännu återstår en förmån, som hör SödersTelje Kanalen ensamt till, och i mitt tycke mera talar för dess inrättande än alla andra, ehuru man hittills föga gifwit akt derpå. Alla Fartyg som gå igenom Kalmar Sund, eller med förmån kunna göra det, såsom Pommerika och Skanska Fakter, Bohusländske och Wieringiske Skidernes jemte Kalmar, Westerviks, Söders och Norrboöpings, Nyboöpings, samt de som komma ifrån Dland, Småland eller Östergötland; — alla dessa Fartyg hafwa en inomfårs led, på hwilken de kunna segla, fredade från bryna hafwets wågor, och de händelser som fordra starkare tackling, mindre lastade fartyg och större kunskap i Seglingskonsten. Sedan de lyckligen färdats i skydd för utanföre belägna Dar och Holmar intill Söfundsö i Nyboöpings Skärgård, nödgas de på detta ställe hålla ut till sjöss, först på Hålsfjärden, som är en ganska swår och farlig wafage, och sedan utanför Åstön, Thorsön, Yrelön och Mustön, in till Nyfingen. På denna 7 mils långa distans, finnes icke annat afbrott, än de klippor, som ligga utanför Hårhamra, i grannskapet af Landsort. Swerallt ligger bryna sjön till på yttre sidan, och wråker, när det blåser ifrån Hafwet, in en hög och brytande sjö, som är mycket farligare, än den, som wankar i wida Hafwet. Icke sällan timma här olyckor, och farten göres långsam och osäker. Men om en Kanal wore brynad wid SödersTelje, så skulle dessa Fartyg, i stället att styra ut till hafs åt Hålsfjärden, kunna styra genom Bokö Sund, innanför denna D och den utanför belägna Åstön, samt widare i skydd för flera utanför belägna holmar, hålla af till SödersTelje, dit man på en gen och behaglig led skulle hinna lika så fort som till Elgsnabben.

Ifrån detta ställe är 14 mil till Stockholm, längs den nu brukliga leden. Dessa Fartyg winna således 9 mil på dem som nyttja den stora farleden, oberäknadt den wida större förbelen, att hafwa en rakare led, och kunna begagna en och samma

wind hela wägen fram, utan att behöfwa utfätta sig för en 7 mils lång farlig segling, med öppna hafwet på ena sidan och en klippig strand på den andra.

I detta afseende är det som SöderTelje Kanalen allra mest rekommenderas sig och skall tillföra Stockholm en oberäknelig förmån. Alla ofwanuppräknade Prowinsers och Städers Fartyg, som i den senare årstiden med så mycken farhåga förtro sig till Sstersjön, skola med tillfredsställelse wälja denna fördelaktiga genväg, som måste bli tillförseln, i samma mån, som den lättar transporten.

I sammanhang med detta bör likwäl anmärkas, att ofwannämnde inre farled, på några ställen, och i synnerhet i Råggökroken icke är djupare, än att omkring 9 fots Fartyg der kunna framslyta. Om SöderTelje Sluswerk förnämligast inrättas i afseende på denna Skärgårds Led, så tyckes derföre wara mindre nödigt, att denna Kanal och dess Slusar inrättas för större dimensioner. En bredare graf, djupare och större Slusar kosta mera och skulle stegra Slusafgifterne, utan märkelig nytta. Ty ehuru mycket större Fartyg kunna lopa in Landsort-wägen eller utur öppna hafwet, så blir det för mycket stora fartyg alltid swårt att komma ifrån SöderTelje till Stockholm, emedan denna Farled både uti Lina Sund och på andra ställen är mycket trång, så att Fartyg af större längd och drägtighet i alla fall hellre torde wälja den nu brukliga längre, men rymligare och djupare wägen.

Carlberg den 12 Januari  
1806.

NATH. GERH. SCHULTÉN.

---

STOCKHOLM,

Tryckt hos Carl Delén, 1806.



