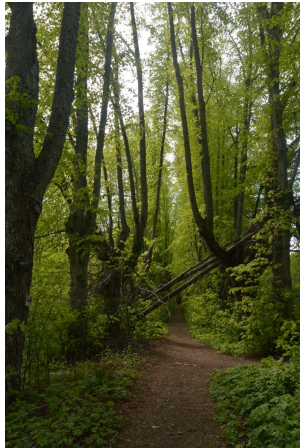


Lite historia om Kungshatt

Hämtat och kompilerat från digitala tidningsarkivet



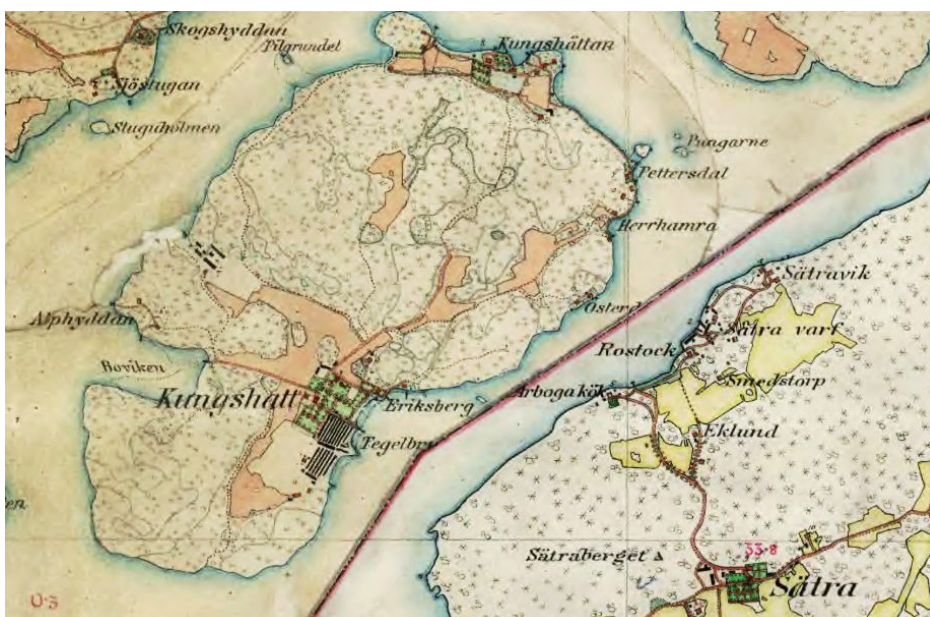
Den förvuxna allén minnar om den försvunna herrgårdsmiljön.

TEGELBRUKET

Leran på Kungshatt utgjorde grunden för tegelbruken på Kungshatt från 1850-talet till branden 1947, men med anor från innan 1815 i en sidoverksamhet på ett gårdsbruk. Den sista tiden rådde det brist på lera och då hämtade man från andra platser. Sand hämtades från Ekerö. Tegeltillverkningen gav också underlag för en herrgård med fina lindalléer. Ruiner från tegelbruket och herrgården finns kvar och betecknas som kulturminne.



Kungshatt 1860, två stora tegelbruk är etablerade.



Inte mycket ser ut att ha förändrats på kartan t.v. från 1900, villor och fritidshus verkar inte vara inritade.

Flera nya industrier växer utanför Stockholms tullar på 1850-talet. Vid Traneberg startar 9 bryggare ett glasbruk för buteljer och en grosshandlare köper Essingen för att starta glasbruk. Post och Inrikes-tidningar omnämner två nya tegelbruk på Kungshatt 1857 och på kartan från 1860 kan man se att de är fullt etablerade och omfattande. Vid en försäljning av Kungshatt 1862 styckas egendomen i sterbhuset efter lantbrukaren Paullows upp och

tegelbruken får olika ägare. 1883 är det dags igen för en försäljning från bruksägaren J.A. Anderson till det

nybildade Kungshatts aktiebolag. Men den sistnämnda uppgiften visar sig vara en bluff och DN dementerar två dagar senare. ”Förfalskning synes tyvärr vara en epidemisk sjukdom nu för tiden. Bankkamrerare, handlande, länsmän, bönder, förfalska och bedraga...”

Tre år senare 1886, får den nye ägaren rådman J.G. Stenberg beröm i Dagens Nyheter för sin företagarverksamhet. ”Den vackra ön har på senare tider varit i händerna på mindre nogräknade skogsskövlare och det är därför ganska glädjande att denna ö äntligen kommit i en mans hand vars praktiska blick är förenad med ordnings- och skönhetsinne.”

Det finns en tjärdal vid den nya vägen upp mot hatten byggd med småländska metoder för att framställa träkol. På vintern bor 50 personer på Kungshatt, men en mängd villor har byggts och på sommaren är befolkningen mångdubbelt större. Ett tiotal gånger om dagen stannar ångbåtslinjer vid bryggorna. Många mindre tegelbruk på Mäläröarna och fastlandet omkring försvinner vartefter när råvaran tar slut och moderna tillverkningsmetoder tar över. På Kungshatt överlever tegelbruket längre, och lera hämtas från andra platser, men till slut blir en nedläggning planerad till 1948.

Branden 17 september 1947 förekommer avvecklingen av tegeltillverkningen. Bruket blev övertänt på några minuter. DN berättar: ”Branden var våldsamt och bruket, som sysselsatte 45 man, var övertänt på några minuter. Skadorna uppskattas till över en halv miljon kronor, men försäkringarna täcker värdet. Tegelbruket kommer inte att byggas upp igen, då leran är i det närmaste slut på ön, senaste tiden har lera skeppats per båt till tegelbruket och det var meningen att detta skulle läggas ned nästa år .

Arbetarna hade upptäckt att det börjat ryka ur ett sågspånsupplag i en lada. De försökte släcka elden med den materiel som fanns och alarmerade en flodspruta från Stockholm. Den elakaste läsningen mellan raderna ger vid handen att branden var mer planerad än oavsiktlig. Man förbisåg till exempel att larma Lovö borgarbrandkår. Brandchefen Sten Asklund i Drottningholm ringde och frågade när han sett en eld på andra sidan efter någon halvtimme och fick då reda på att det var tegelbruket som brann. En del källor menar att det var vanligt att tegelbruk brann när det var dags att avsluta verksamheten, men det finns inga notiser om att försäkringsbolaget knorrade i det här fallet.

Några av arbetarna blev kvar för att röja området, men annars var industriepoken på Kungshatt avslutad och ön avfolkades, handelsboden var också nedbrunnen och försvunnen, och bara 13 fastboende blev kvar.

Vid mitten av 1800-talet anlades ett stort antal nya tegelbruk som direkt inriktade sig på Stockholm som marknad. Närheten till huvudstaden, tillgång till lera och möjligheterna till sjötransporter var de viktigaste faktorerna som bidrog till att de flesta bruken förlades vid Mälaren. Den tegelindustri som växte fram här kom att svara för en fjärdedel av landets totala produktion. 1863 levererade t ex mälärområdet 19 milj. tegel till Stockholm och drygt 20 år senare nåddes kulmen med 60 milj. tegel. På Mäläröarna fanns vid denna tid ca 10 tegelbruk. Mot slutet av 1800-talet koncentrerades tillverkning till färre och större anläggningar. År 1900 hade antalet tegelbruk på Mäläröarna sjunkit till fem. Dessa var relativt jämnstora med mellan 30 och 60 anställda arbetare. (kulturarv Stockholm)

TEGELBRUKSARBETARE

De som arbetade på tegelbruken var säsongarbetare under halva året och verkar ha stått lägst i rang även i jämförelse med statarfolket, drängarna och pigorna. 1920-talet var en stökig tid på arbetsmarknaden och vid ett tillfälle lyckades lossarna av teglet på Kungshatt genom en månadslång strejk höja lönerna.

Fjärdingsman Eklöv i Fittja skrev ned sina minnen i början på 1930-talet. Arbetarna på tegelbruken vid Slagsta och Fittja var inte guds bästa barn. Logerarna som var ett femtital och höll till vid ugnarna vintertid var snälla och hyggliga karlar, men tegelhajarna var av ett annat virke. De fick avlöning var fjortonde dag och då bar det iväg med ångaren ”Sjöfröken” (som också tog upp passagerare från Kungshatt). Linjen mellan Riddarholmen och Fittja upprätthölls av tre olika fartyg med namnet ”Sjöfröken” från 1880-talet till 1930-talet

”Kaptenen Englund var en karl som kunde hålla ordning. När man nådde Kungshatt på hemgång kom styrmans vanliga rapport att nu slås dom igen i matsalen. Då drejade ”Sjöfröken” bi och kaptenen gick ner och talade med gossarna. Han lyfte en i vardera handen och dunkade gubbarna mot varandra till de tappade all stridslust. Fast de alla voro smålänningar slogos de för brinnande livet tegelbruk mot tegelbruk. Snusdodor och literbuteljer vandrade från huvud till huvud och det var inte så lätt att få frid igen på bryggorna.”

1923 rapporterades det om kalabalik på ön och kontorschefen Gottfridsson på Herrhamn, Kungshatt fick värja sig med nödskött och slag med kolven mot ett tiotal överförfriskade tegelarbetare. En av arbetarna fick en skallskada och fick uppsöka sjukhus. Det hade varit stökigt hela sommaren och spänningar mellan de unga tegelarbetarna och sommargästerna – på festplatsen ville de inte lämna flickorna ifred. Det fanns två olika versioner vad som egentligen hänt refererade i DN och Aftonbladet i augusti 1923. Det kom aldrig så långt som till en rättegång, men det illustrerar de spänningar som rådde på Kungshatt mellan de olika kategorier i befolkningen som bodde där under sommarhalvåret, mellan småländska arbetare i marginalen och burgna sommargäster från Stockholm.

SJÖFART OCH FÄRJELINJE

På 1700-talet företogs resor till Kungshatt med hjälp av roddbåtar, och det var redan då en organiserad färjelinje med fastställda taxor. Man kan studera en taxe-lista i Stockholmsposten 1788, vilken är svårtydbar i en del detaljer. Avgiften till Kungshatt och Rostock var 16 skilling, men var man fler än fyra i roddbåten gällde mer krångliga regler. För återresan betalades hälften, och inväntade roddaren ett dygn fick denne en viss ersättning för detta. Roddaren kunde inte neka att ta ett uppdrag om det inte fanns en skriftlig beställning och kunde bli lagförd för vägran.

	Skd.	St.	R.
Bernsterg, Strifvinkberg och Kraneberg	"	"	"
Skiffunda och Erikshultad	"	"	"
Stofek och Kungshatt	"	"	"
Dreaningsholm	"	"	"
Wårby	"	"	"
Fittja	"	"	"
Wårnwik	"	"	"
Wårn	"	"	"
Wårnunge	"	"	"
Swartfjå	"	"	"
Wettholmsund	"	"	"
Hörön	"	"	"
Wårberg	"	"	"
Wår-Lelge	"	"	"
Wårshelm	"	"	"
Wårn Skåfet	"	"	"
Wårnberg	"	"	"
Wårnuna	"	"	"

Skrivad i akt tages:

1) Ut enär flere än fyra personer betjens sig af en båt til de skiffen, som denna Taxa utfætt til 4 Skillinges lega för båten, betales en Skilling för hvarje person, men til alla öfriga skiffen betales för båten det Laxan utfætt, etwad personernes antal är flere eller mindre.

2) Den här i Laxan utfætt båtegan gælder allenast för framfæren til hvarje ort; för återfæren betales hälften mindre, och wære Roddarens tidige at et dygn wære på den de rest, om sådant ånjundas, emet det at de för hvarje time de sig på skiffen uppehålla, undfå en Skilling; men om sådant ånjundas, och andre Roddare wisa ro med de automsne tilfæte, bora de sålunda amogne nye Roddare undfå lita betaling med dem, som dit rodt från Etaden.

3) Etall den ordning Roddarne emellan hæftas wid hwarje træppe, at de altid wære hwar efter sin tour, hwilken iattoges både wid längre och kortere rede.

4) Wid i Skd. 22 Skiff. plift tillæses ej at med Roddarebåtar anfæge på andra skiffen å Kongl. Durgården, ån wid de allmånne bryggorna, næmligen: bryggan på andra Durgårdsbræn, og bryggan wid flera skiffen uti allmånne grænden, ej heller får någøne Roddarebåtar færdas uti Durgårdsbrænen, forrån Waffage-ogiften er etlagt wid Durgårdsbræn eller så kallade Fredrichsbræn.

5) Den Roddare, som år i ervedningen at betjens med rodd og sådant nefar, wære at kunna fristelligt wisa sig ferut wære tingod til annan ort, eller fordrer betaling for rodd utdifer hwad denna Taxa utfætt, år for hvarje gång forfællen til i Skd. 22 Skiff. plift.

6) Om Roddare eller Rodderista emfænde i hemn, eller år ardig emot dem, som dem om rodd anfæ, wisse i Skd. 22 Skiff. og straffas desuom efter allmån leg.

7) Ut denna Taxa for altid finnes et exemplar i hvarje Roddarbåt, som Roddaren år skyldig wid i Skd. 22 Skiff. plift at ugnfæ, når sådant af den som wæret båten ånjundas.

Roddartaxor anno 1788

Med bygget av Göta kanal kom en viktig farled att stryka förbi Kungshatt och ön blir ett viktigt landmärke för den ångbåtstrafik som växer fram under den tidigare delen av 1800-talet. Så berättas om ångfartyget "Kometen" som börjar gå i reguljär trafik från Stockholm till Norrköping 1835:

Fartyget avgick från Norrköping den 22 september klockan fem om morgonen, ankom till Oxelösund 8.45 inlopp i Södertälje kanal kl. 2 e.m. ankom till Kungshatt kl. 4 och 45 min. samt till Stockholm kl 5 och 25 min. e.m. och fullbordade sålunda resan till Stockholm på 12 tim och 25 min. Återfärden gick 20 minuter långsammare. Under den temmeligen starka sjögången visade det sig att fartyget går väl i svår sjö ehuru det vid mindre fart och i hamn tycks något rankt.

Kometen var en hjulångare byggd på gamla varvet i Norrköping. Texten är hämtad från en blogg gjord av arkeologer som finns på nätet.

1844 utnyttjas sträckan mellan Riddarholmen och Kungshatt för en provresa med ett fartyg konstruerad av Motala verkstads förste Mekanikus, herr O. Carlsund. Ett fartyg beställt för rysk räkning och som tillryggalägger sträckan på en svensk mil på 36 minuter. Konstruktören har sålunda åstadkommit näsan otroliga resultat. Men Carlsund har rest till Ryssland för ännu ett projekt, en båt av järn å vilken för första gången i Sverige den så kallade "propellen" blivit använd i stället för de vanliga vattenhjulen. Artikeln beklagar att den skicklige mekanikern inte begagnas till förbättring av vårt sjöväsende.

"Vår östra granne är mera vaksam och vet begagna sig av talanger åt vilka vi lämna föga eller ingen uppmärksamhet. När skola vi svenskar en gång komma "from sounds to things"?"

Vid slutet av 1850-talet kommer två större tegelbruk igång på Kungshatt, vilket innebär en kraftigt ökad trafik med pramar och lastfartyg. Med ett snabbt växande intresse för lustresor kommer Kungshatt bli en landningsplats för allehanda ångbåtsresor. 1879 gjordes ett försök att få Ångaren Mary (Velamssund) för trafik mellan Kungshatt och Stockholm. Det var patron P. Pettersson som kommit över båten från brännvinskungen Smith, som ordnade gratisresor till de kunder som vill handla sprit på Reimersholme. Men i stället var det en tredje upplaga av "Sjöfröken" för 300 passagerare som tog den stora passagerartrafiken på linjen Riddarholmen till Fittja. På 80-talet och årtiondena därefter växer ångbåtsflottan och både reguljära linjer på mäläröarna och längre lustresor under sommaren tillkommer, varav en del även lägger till vid olika bryggor på Kungshatt. Sjöfröken tjänstgör ända till strax efter andra världskriget efter byte av ägare 1934. Nu går trafiken till

Drottningholm och man angör bryggorna både i Kungshättan och Zetterberget. 1947 är Sjöfröken rejält utsliten och försvinner från svenska vatten.



Sjöfröken trafikerade bryggor både på mälaröarna och fastlandet till Fittja och var det naturliga kommunikationsmedlet fram till bilarnas genombrott.

1911 vill öborna ha en lite bekvämare förbindelse och satsar på den nya Kungshattsbåten:

” En gammal bekant från Saltsjön, ångfartyget Runar hade fiffats upp och renoverats men var dock igenkännlig även under sitt nya namn Kungshatt som säkerligen kommer att fylla behovet av en trevlig turistbåt i Mälaren. Akterdäcket har omdanats till en liten trevlig öppen veranda. ”

En ny brygga tillkommer 1917 när Nya Kungshatt annonseras som färjestopp på en tidig kvällstur. Därmed fanns det tre bryggor som trafikerades av olika rederier. Det blev en strid på kniven om att få passagerare till den livliga ångbåtstrafiken, speciellt på sommaren. 1913 var det full färjekrig och ett ångbåtsföretag bjöd på gratis resor till Kungshatt, förmodligen för att bli av med konkurrenter och kunna höja priset nästkommande sommar.

LUSTRESOR OCH SOMMARNÖJEN

Lustresor från Stockholm för en dagsutflykt till Mäläröarna är en tidig företeelse men till en början är Kungshatt ett riktmärke där man inte landstiger. Så annonserar Aftonbladet 1844 om en lustfärd till Norsborg. *”Ångfartyget Westmanland avgår nästföljande söndag stora segelleden förbi Kungshatt till det utmärkt vackra Norsborg, avgår därifrån till Björnholmen.*

Bland de som sålde biljetter var fabrikör Ahrens spegelbutik vid Riddarhustorget och så ett namn som vi ska få se ofta i fortsättningen: C.A. Wallman på Mäster Samuels gränd n:o 1 en trappa upp. *Vid Norsborg kommer en luftballong att uppsändas varmed en levande duva kommer i en liten vid ballongen fästad gondol att medfölja och som efter uppnåendet av en viss höjd skiljer sig därifrån. Harmonimusik medföljer och dans arrangeras å Björnholmen.*

Tegelbruk och festplats förvandlade Kungshatt till en livlig plats på 1850-talet.

för barn och ungdomar. C. A. WALLMAN.

Sommar-Karnevals-Fest
å Kungshatt

gives i dag Lördag den 24 dönes:
kl. 9 e. m.: Kostymbal i Paviljongen till kl. 3
på natten, hvartil Musiken utföres af en större Orkester, under anförande af
HERR T. H. WOLTER.

Rafraichissementer, tillhörande så väl Schweitzeri- som Källarörelse, serveras i der till upplåna rum.
Omklädnads- och Lapprum äro äfven på stället att tillgå, afvensom kostymer, handskar m. m.

Paviljongen och dess omgivning ehläras med lampor och luftföra lyktor.

Fartygen återvända efter Bådens slut:
Ångfartyget EKOLUND kl. 1/2 5 och 10 e. m. samt
SOPHIE kl. 11 på aften.

Fartygen återvända efter Bådens slut:
0hs. Ekolund tillgäcker och stannar vid Drottningholm 4 1/2 timma på första resan, afgår derifrån klock. omkring 7 till Kungshatt.

Biljetter, å 4 hkr. Båa st. för hela resan fram och åter, säljas å Schweitzeriet vid Riddarholmshamnen, hos under- tecknad, samt ombord.
C. A. WALLMAN.

Men lustresorna kommer snart att gå också till Kungshatt—Midsommardagen 1858 är det stor fest å Kungshatt med bal i danspaviljongen till kl. 10 på aftonen. Musiken utföres av en större orkester under ledning av herr Franz Weller och på en för tillfället nära danspaviljongen arrangerad naturlig sommartheater ges av Wallins

teatersällskap komedin i en akt *Frontin, gift ungarl* (i översättning från franskan) Lokalerna bliva för dagens högtid lantligt dekorerade. *Rafrachissementer* tillhörande schweitzerioch källarrörelse serveras i därtill upplåtna rum. Biljetter kan köpas bland annat från Strindbergs kontor i riddarholmshamnen och från C.A. Wallman som nu flyttat upp till Mosebacke.

I juli 1866 landade en sällsam farkost på Kungshatt, något man aldrig sett tidigare. Ballongen, manövrerad av en herr Berg hälsades på supé av ägaren till Kungshatt, herr Lagervall.

”Likt en flygande drake kom ett vidunder svävande genom luften, men så tyst, så sakta, så utan minsta ljud, som hade det i sinnet att göra en överrumpling. Det stannade, liksom för att överlägga, så skred den framåt, först sakta, men sedan sänkte det sig mycket hastigt mittöver Kungshatt, och högg med sin klo, i form av ett ankare, fast i en av tallarna på berget.



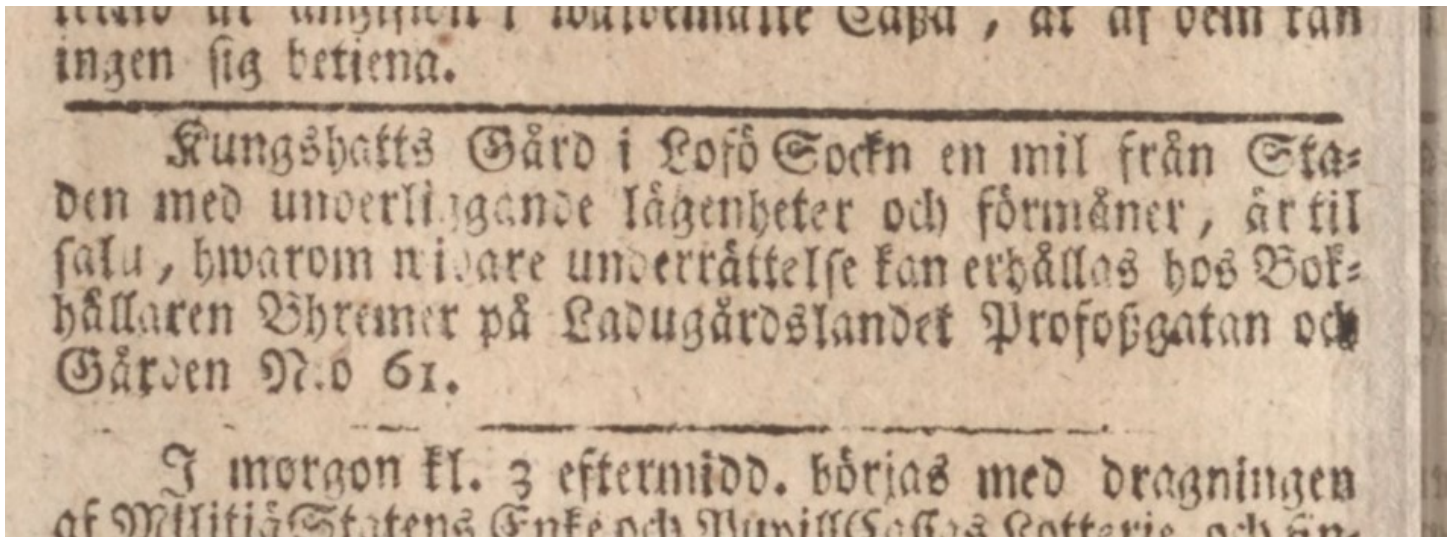
Folkskolebarn gör ett strandhugg på Kungshatt 1909

NÅGOT OM HUS OCH BEFOLKNING

Den tidigare historien om Kungshatt är knapphändig. Ön ska ha använts för boskap från gårdar på den närliggande Lovön. Gustav Vasa kom att bli ägare till alla gårdar på Lovön utom prästgården, och Söderby var i hans ägo tidigt på 1500-talet. Under Söderby låg Serszöön, som Kungshatt då kallades. 1556 blev det en ängsö under Glia gård. Nästa gång vi hör talas om Kungshatt är när Wrangel låter bygga herrgården i slutet av 1600-talet. Didrik Wrangel nämns som ägare och på 1700-talet under Fredrik I:s tid är det amiral Edvard Didrik Taube, men ingen av dem har egentligen bott i herrgården under någon längre tid.

Den första försäljningen av huvudgården på Kungshatt som kan hittas i pressen är från 1753. Det sammanfaller med att släkten Taube lämnade gården. Senare blev produktionen av mejerivaror så stor på Kungshatts bondgård att man annonserade om försäljning inne i Stockholm: *Oförfalskad mjölk från Kungshatt* –

Måndagar, onsdagar och Lördagar kl 9 f.m. vid Munkbron – oskummad till 27 och skummad till 14 öre kannan.



Försäljningsannons av gården och släkten Taubes ägor.

STULEN GRÄDDKANNA

En gång bar det sig inte bättre än att man fick gräddkannan stulen ”Den 28 dennes bortstals vid munkbron, ur en mjölkbåt från Kungshatt en ny kopparpannsflaska med grädde. Den som upptäcker tjuven erhåller vedergällning då anmälan görs i bagarboden vid Munkbrotorget.

Om gräddkannan hittades och lämnades tillbaka förtäljer inte historien, men den skvallrar om att man var rätt välbärgade på bondgården, liksom notiserna om att gården hade statare, drängar och pigor bland de anställda.

Till bebyggelsen på Kungshatt räknas fem urskiljbara byar men hur expansionen av bebyggelsen gick till är inte så lätt att följa i detalj. De stora tegelbruken med enkla bostäder för arbetarna etablerades på 1850-talet. Därtill kom ett 15-tal societetsvillor och en herrgård. Norra delen av ön, Kungshättan, styckades upp i fritidstomter från 1882 och 1886 men när bebyggelsen kom till är svårare att följa. Zetterberget avstyckas i början av 1920-talet. Tomter för sportstugor annonseras ut på 1920- och 1930-talet och så sent som i mitten på 1950-talet. En förening för sportstugeområdet Kungshättan bildades 1952. Till skillnad från många andra sportstugor och enkla sommarstugor i trakterna kring Stockholm skedde ingen exploatering av mera ordnade villaområden eftersom bilen aldrig fick tillträde. Det mindre området Kungsborg styckades upp och bebyggdes med sommarhus på 1930-talet.

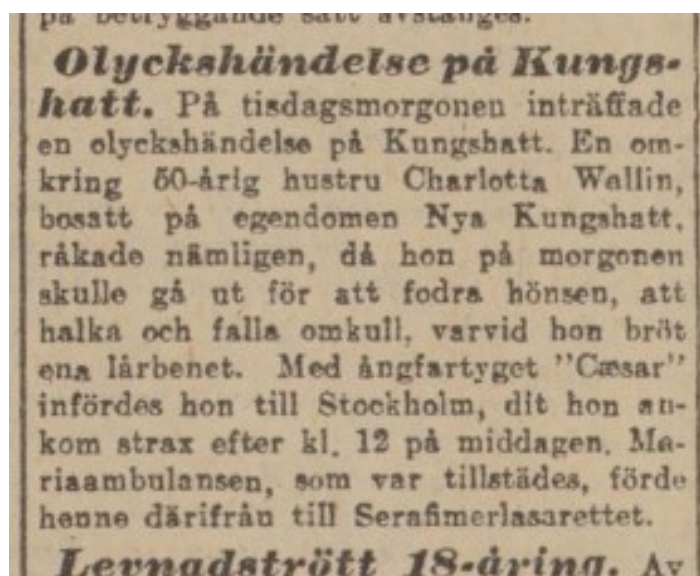
När det gäller tillkomsten av bebyggelsen och avstyckningen för Nya Kungshatt tycks det vara grosshandlaren Ernst Wilhelm Lewin som var den främste aktören från 1888 till 1910, då den första kartan för tomtfördelning presenterades. Det var rådman J.G. Stenberg som sålde till Ernst Wilhelm Lewin 1888, vilket framgår av ett lagfartsbevis. Lewin hade redan hade sina försänkningar på ön genom ingifte i släkten Norén. Grosshandlaren Lewin är berömd som förvandlade Utö till en turistö för sommargäster. Till det krävdes en hårdhänt av gruvarbetarna, som tvingades flytta från sina bostäder när Utö gruva lades ned. Grosshandlaren Lewin var också verksam i kommunalpolitiken och kritiserades för sin snålhet med fattigvården.

Däremot var han populär bland sommargästerna på Utö, och det kom många berömdheter från den kulturella sfären. Utö världshus räknar Lewin som sin initiativtagare och grundare. Om grosshandlaren Lewin hade liknande tankar om att förvandla Kungshatt på samma sätt är svårt att veta. Tegelindustrin koncentrerades i början på 1900-talet men Kungshatt blev kvar. Bara ett fåtal av arbetarna bodde på Kungshatt, en del rodde över från fastlandet i Sättra och många var bara säsonganställda utan ordnade bostadsförhållanden. Gården Kungshatt arrenderas ut av grosshandlaren Lewin 1899, och han annonserade att det fanns god avsättning för mjölken lokalt. Men grosshandlaren Lewin hade många järn i elden från sitt kontor på Tegnérsgatan 14. Han sålde även ut matjord. Hur förhållandet var mellan rådman Stenberg och grosshandlaren Lewin och om de hade samma syn på förvandlingen av ön är svårt att utröna.

Men det var genom senare ägare som tomterna försåldes och styckades upp ytterligare. Direktören August Holm, som själv hade ett sommarhus i området, såg till att det försäljningen drevs på och att tegel fanns att tillgå. Det hade blivit allt mer populärt att ha ett sommarnöje och in på 20-talet då det fanns det många prefabricerade sportstugor i olika prisklasser att välja mellan för de som inte valde att bygga helt själva. Både Kungshättan och Nya Kungshatt förekom flitigt i annonseringen för försäljning, både för tomter med eller utan hus.

Som en ögonblicksbild kan man se 1941 att det är Ernst Wilhelms dotter Signe Levin-Norén som bor på Kungshatts herrgård, som omfattar fyra femtedelar av ön. Tegelbruket var av något större betydelse än jordbruket, och det fanns inte många djur kvar på gården – två hästar och tio kor. Huvudbyggnaden hade renoverats mellan 1921 – 31. Medan Storstockholm växte så det knakade och sportstugorna i stadens närhet försvann och sommarhus förvandlades till välplanerat året-runt-boende gick Kungshatt in i sin törnrosasömn i väntan på en fast förbindelse.

BRUTEN LÅRHALS



Första omnämmandet av Nya Kungshatt i pressen.

LÅNGSIMNING

Den 28 juli 1878 skapades en ny gren inom långsimning då Carl Fredrik Longström hoppade i på morgonkvisten vid Kungshatt och simmade sträckan en gammal svensk mil med målgång centralt i Stockholm vid sjöporten till Strömsborg. Den bravaden upprepades av långsimmarna Claes Strand och K. E. Hallberg.

Longström gjorde ett försök redan 1877 men tvingades bryta på grund av sendrag vid Karlhäll. Han hade fått proviant i form av tre glas konjak, ett glas punsch och ett glas portvin under simningen.

Året därpå använde Longström portvin och smörgåsar och cognac som bränsle för att klara den imponerande uppgiften.

Longströms simturer från Kungshatt till Stockholm ägde rum den 28 juli 1878. Klockan 6,17 f. m. hoppade han vid Kungshatt i vattnet, sedan han först låtit insmörja sig med kokt linolja. Egendomen Jacobsberg, som ligger midt emot den s. k. Fläskholmen, passerades 7,10. Strax efteråt, eller 7,24, fick han sendrag, hvilket gick bort genom forcering af simningen. Björnholmen passerades 7,35. Fem minuter senare räknades antalet simtag i minuten, och befunnos de utgöra 28. Två minuter därefter angreps han af ett andra sendrag. Ålsten passerades 7,55, Klubben 8,10, Lilla Sveaholmen 8,50, Stora Essingen 9,17, Ekensberg 9,25. Klockan 9,42 angreps han för tredje gången af sendrag. Då en sträcka af nära 36,000 fot tillryggalagts, drack han ett glas portvin. Marieberg passerades 10,40. Klockan 11 passerades Sjötullen, därvid han ånyo drack ett glas portvin, och 11,30 passerades Garnisonssjukhuset. Eldkvarn passerades 12,10 e. m. och kl. 12,25 uppsteg han vid sjöporten till Strömsborg.

Vid läkarundersökning ungefär 1/2 timmes tid efter uppstigandet befanns hans puls slå 120 slag i minuten. Strax efteråt befanns den slå 106 slag i minuten. Enligt läkarens åsikt hade den vid tiden för uppstigandet ur vattnet slagit 140 slag i minuten.



Hattmakare som simmade lååååångt och snabbt men skulle blivit diskad för doping med dagens regler. Det skulle Karin Söderström nog ha klarat.

Simtävlingar blev därefter en tradition som anordnades regelbundet vid Kungshatt om än inte på lika långa distanser, den längsta var från Kungshatt till Mälärhöjdsbadet på c:a 2500 meter. Men långdistansen var inte bortglömd och Longström fick flera efterföljare. En simmare tog sig hela vägen från Drottningholm till Riddarholmen.

Den 12 juli 1912 klev den bekanta simmerskan Karin Söderström i vattnet och tillryggalade den långa sträckan från Kungshatt till Stockholm på den korta tiden av 5 timmar och 6 minuter. Vid ditkomsten var hon i god kondition. Samma vecka pågick de Olympiska Spelen i Stockholm med Brunnsviken som arena för simtävlingarna. Kvinnliga simmare fanns i två grenar i kortsim 200 meter och stafett 200 meter.



Foto. Bergqvist, Linköping.

Karin Söderströms maratonsimning uppmärksammades bara i en kort notis i stockholmstidningarna och hennes insats ingick inte som någon olympisk gren.

Dagens Nyheter gjorde ett reportage 1913 om alla simmare, sex sammanlagt, som hade genomfört den spektakulära simningen mellan Kungshatt och Stockholm och de som hade gjort försök men brutit på den tuffa distansen. Det vara bara det att reportaget helt glömde bort Karin Söderströms simning året innan, underförstått att kvinnliga simmare inte räknades. De flesta av de manliga simmarna skulle ha blivit diskvalificerade för simningen från Kungshatt på grund av modernare regler för dopning. Den en mil långa simningen från Kungshatt till Stockholm fortsatte att utmana nya manliga kandidater. Den 27 juli 1913 startade tre simmare mitt i natten och samtliga klarade sträckan, dock utan att bräcka rekordtiden 3 timmar och 35 sekunder. En simmare rapporterades ha druckit varm mjölk vid målgången – så dopningen med sprit kanske avskaffats.

En annan sport som blev populär på Kungshatt var de seglingar anordnade av öns segelsällskap.

GLESBYGDSPROBLEM

Efter storbranden 1947 fick Kungshatt samma glesbygdsproblem som andra skärgårdsöar, trots närheten till storstaden. Handelsboden hade brunnit ner Ett par år efter var öns fasta befolkning nere i tretton personer. Några av tegelbruksarbetarna hade stannat för att röja.

”I ett av husen strax intill tegelbrukets ruiner residerar 35-årige Karl Lerberg med maka och två barn. Från Kungsborgsbryggan på öns västsida ser man över till Lovölandet och trafiken in till staden. Sundet är tomt på förbindelseleder och endast isen erbjuder sin hjälp. Men den är förrädisk... 14-åriga Kickie-Britt och 10-åriga Yvonne får klara sig själva över isen. Många gånger – då isen varken bär eller brister – kan de helt enkelt inte gå till skolan. -Ingen vet hur öns öde ska gestalta sig säger Karl Lerberg som bott på ön i tre år.

”Fabrikören Arvid Holm och villaägarföreningen kämpar för en bro. 1962 är det Hyresgästföreningen som drar upp stora planer och uppvaktningar för Kungshattsleden, men om den och om Dennispaketet och Förbifarten ska vi inte gå in på här.

MER OM KUNGSHATT



var Hessenstein och konung Fredriks söner anstod. Den lilla fröken Amalië, 10 veckor gammal, fördes af bägge systrarna, fröknarna Wilhelmina och Cathrin-Charlotte Taube, ut till Kongshatt att hos mormodern uppfödas, där jag sedermera minst 2 gånger i veckan fick nådig befallning att fara ut och höra, huru det lilla sköna barnet mådde.

Från Tersmedens memoarer

Vad finns då mer att berätta om den sago-omspunna ön? Plåthatten? Nej det är kitsch och berättat så många gånger redan. Kungshatts ägare i början av 1700-talet, Edvard Didrik Taube, som sålde sin dotter Hedvig som mätress (älskarinna) till kung Fredrik I för att lösa sina spelskulder? Kanske för snaskigt. Hedvigs mamma förvisades till ön med de andra barnen när hon satte sig emot att fadern gjorde upp affären med kung Fredrik I. Hedvig ska senare ha spelat en intrikat roll i den politiska kampen mellan hattar (!) och mössor. Hedvig dog i barnsäng 1744 – dottern Amalia togs om hand och fördes till Kungshatt där hon dog vid åtta års ålder.

Hedvig Ulrika Taube blev mätress åt kung Fredrik I. När hon dog i barnsäng efter fjärde födseln fördes barnet iväg till Kungshatt berättar amiral Carl Tersmeden, familjens speciellt förtrogne, i sina memoarer.

Skeppsbrott och olyckor? Jo, många av tegelbruksarbetarna mötte en ung bråd död när roddbåtar kantrade, en gång var det en tjuugoåring som dök efter en hatt som flugit i vattnet, och han kom inte upp igen. Segelbåtar kantrade på fjärden öster om Kungshatt och delar av besättningen försvann. Det var närmast triviala olyckor på 1800-talet i korta notiser. Inte mycket att orda om.

HATTEN OCH PANEGIRYKEN

Den kungliga hatten som gett namn till ön är visserligen bara en saga av dunkelt ursprung kanske en europeisk vandringshistoria. Varken händelsen, de namngivna förslagen på inblandad kung eller den geografiska platsen har något stöd från historieforskning. Hatten ska ha funnits redan på 1600-talet på Gustav II Adolfs tid. Den återkommer här och där, men är speciellt känd genom Karl August Nicanders (1799-1839) dikt. Sensmoralen är att det är bättre att fly än att illa fåkta.



Poeten Karl August Nicander får tummen ner av professor Fredrik Böök

Fredrik Böök tar upp Nikanders diktning i en understreckare i juni 1939 med anledning av en nyutkommen akademisk biografi. Och han sågar Nikander närmast vid fotknölnarna som ”en författare av tredje rang”. Ett av hans mest berömda patriotiska poem ”Kungshatt” – ”handlade strängt taget om den framgångsrika flykten”. Det tilltalade inte Fredrik Böök som ondgjorde sig över Nikanders passiva levnadsfilosofi.

*Min lust är att still i gräset mig dölja
och göra alls intet Guds skapande grand
och vaggas av drömmarnas stigande bölja
till stranden av sångens förlovade land*

Det var inte någon götisk viljepoesi i dess renare former. Böök diskuterar om Nikander var en ren alkoholist sina sista levnadsår. Esaias Tegnér ville ha in honom i Svenska akademien och bad om hjälp för att få fastslaget om sprithalten var högre än vad som anstod en av de aderton. Den enda dikt som får godkänt som odödlig av Fredrik Böök är ”Vågen”. –Det är fridens, upplösningens, dommandets, vilans poesi.

Nikander tillhörde det tidiga 1800-talets febriga och osunt nationalistiska Götiska förbundet. Fredrik Böök hade sex år tidigare besökt Tyskland 1933 och skrivit panegyriska porträtt av ledarna i en annan osunt nationalistisk rörelse. Efter ett kort liv hamnade Nikanders benknötar i samma grav som Stagnelius på Maria kyrkogård i Stockholm.

EN ANNAN KUNG OCH JAKTEN



Kungen poserar med jaktlaget julen 1934

Kung Gustav V vistades ofta på Drottningholm och jakt var en av hans viktigaste ”fritidssysselsättningar”. En gång om året tog sig det kungliga jaktlaget till Kungshatt, men därifrån finns inte några reportage i dags-tidningarna. Vi får väl anta att de organiserades på ungefär samma sätt.

Texten i Svenska Dagbladets reportage är rojalistisk, för att inte säga panegyrisk. ”*Han har i alla tider omhuldat jaktvården så ypperligt, att vilttillgången får betecknas som mycket god trots närheten till Stockholm. Kungen sätter högt pris på en spännande rävjakt och han skjuter med aldrig svikande säkerhet rävén. Den ringa träffytan synes utgöra ett extra plus i jaktens behag.*”

Jaktens vara eller icke vara har diskuterats på Kungshatt och ibland har fridlysning varit på tal. Men på andra sidan farleden i Skärholmens koloniförening har man påpekat att vildsvin och rådjur har setts ta sig över från Kungshatt.

(Citaten i kursiv är moderniserade till stavningen och ofta starkt förkortade – men bör ändå spegla en del av tidsandan)

Mer att läsa om Kungshatt kan man hitta i en bibliografi om fyra målare av Olle Wingborg från 2011. Men det mesta underlaget till den här beskrivningen är hämtad från det digitala arkivet för svenska dagstidningar. Nästan alla svenska ångbåtar finns listade på databasen skärgårdsbåtar.se



Belägenhetskarta för Stockholms omgivningar från 1817. Man kan se att Kungshatt har stora öppna områden omkring herrgården. Det finns också tidningsuppgifter om att man fraktade timmer och ved från ön vid denna tidpunkt.

Kungshattssimningen i går: Ingen når målet.



Nedan text digitaliserad från artikeln i DN daterad 1911

Det blef fyra konkurrenter i Kungshatt—Stockholm-täflingen i går, men ingen orkade fram — alla gingo upp innan målet var nådt.

Vid 11-tiden på förmiddagen samlades några af den svala simsportens entusiaster vid Klara strand för att i sällskap med de fyra täflande bege sig ut till Kungshatt, där starten beräknades skola äga rum vid 1-tiden. Solen brände ökenhett och den muntra stämningen i motorbåten, där mr Hurley, den engelska tränaren, tronade på kajuttaket, domnade snart, och en dragharmonika, som flämtade mödosamt i värmen och bensindoftan, gjorde de fåfänga försök att lifva andarna. Då man närmade sig Kungshatt började det dock att friska i en smula, och starten skedde kl. halv 2 under stor tillströmning af åskådare.

Af de fyra deltagarna är Wilhelm Andersson (simklubben Neptun) 20 år och väger 68 kilo, Gustaf Wretman (Neptun) 23 år och väger 73,8 kilo, Gunnar Wennerström (Stockholms kappsimmingsklubb) 32 år och 82,4 kilo samt Edvin Holmberg (simklubben P. G.) 25 år och 68 kilo. Alla simmarna, friska, solbrända pojkar — Holmberg är brun som en fux — voro vid bästa kondition. Hvar och en åtföljdes af en roddbåt.

De fyra simmarna tog saken lugnt, väl vetande att det här gällde att icke slösa med krafterna. Wretman tog ledningen under de första kilometerna. Wille Andersson låg honom närmast, men redan 18 minuter efter starten voro de båda klubbkamraterna åter jämsides. Detta piggade synbarligen upp Wille Andersson, som nu ökade på farten och lämnade öfriga allt längre bakom sig. Andersson använde sig hufvudsakligen af crawl-simningen, men stack då och då emellan med bröst- och sidsim i lugnare tempo. I medeltal tog han 25-30 simtag pr minut. Redan bortom Lux' verkstäder vid Lilla Essingen var Andersson dryga 700 meter före sina startkamrater. Han hade emellertid pressat alltför mycket på farten och krafterna började synbarligen tryta för honom. Efter att ha varit i vattnet 2,5 timmar hade Andersson fått nog och togs upp i den åtföljande roddbåten.

Gunnar Wennerström, som ju redan förr försökt sig på kraftprovet att simma distansen Kungshatt—Stockholm, tog saken lugnast af alla de startande och höll sig näst sist med endast Holmberg bakom sig. Trots det att han redan från början sökte spara krafterna, var äfven han så pass utpumpad nu att han 2 timmar 40 minuter efter starten måste uppge täflingen. Edvin Holmberg, simklubben P. G., distansrades mycket snart af de tre öfriga deltagarna och blef efter 3 timmars simning upptagen i roddbåten. Han var då betydligt efter de tre öfriga, hvilkas inbördes afstånd äfven var högst afsevärdt.

Den fjärde deltagaren i täflingen, G. Wretman, höll sig längst. Han simmade i ett lugnt tempo och tycktes af de fyra deltagarna vara bäst förberedd för kraftprovet. Sedan Andersson, Holmberg och Wennerholm gett upp fortsatte Wretman ensam. Sammen till Smedsudden, ungefär en kilometer från målet, var dock äfven han så utmattad att han måste omhändertagas af de i båten medföljande kontrollanterna. Han hade då legat i vattnet 4,5 timmar.

Vid badinrättningen och på järnvägsbron samlades vid halv 5-tiden en alltmär växande människoskara, som oafbrutet höll ögonen riktade utåt Mälaren för att få se en skymt af simmarna, som hvilket ögonblick som helst borde vara inom synhåll. Den ena kvarten gick efter den andra, men af simmarna hvarken såg eller hörde man det minsta. Litet hvar började man då misstänka att ingen af de täflande förmått fortsätta fram till målet, och när budet, som bekräftade denna förmodan, slutligen kom, sökte hvar och en så godt han kunde att svälja förtreten.

Simningen

Ehuru ingen af de täflande nådde till målet, måste man dock, enligt hvad mr Hurley meddelat en af Dagens Nyheters medarbetare, betrakta resultatet af simningen som mycket godt. De svenska simmarna äro ej tränade för så långa distanser, men materialet är ypperligt, sade mr Hurley, och om de blott tränade för distanssimning skulle de utan svårighet klara Kungshatt—Stockholm. Den längsta simtäflingen som förekommer vid

