

Från bondgrop till storindustri – teknik- och industrihistoria på Mälaröarna

Jan Malmstedt

TEKNIK- OCH INDUSTRIHISTORIA ÄR måhända inte det första man söker vid en färd förbi Drottningholms slott på väg ut i den idylliska mälarönaturen. Den långa grusåsen utmed Ekerön, en förlängning av Brunkebergsåsen i Stockholm, har emellertid under århundradena levererat en stor del av det material Stockholm byggts av, allt medan grustäkternas teknik utvecklats från handlastning med spade till dagens industrialiserade brytning med bulldozers och högmekaniserade transporter. Historien om Mälaröarnas grusindustri är också en arbetets historia, från lågbetalt, slitsamt kroppsarbete till effektiv produktion med hypermodern miljövänlig och arbetsbesparande teknik.

Enligt legenden börjar Mälaröarnas grusleveranser till betydande byggnadsprojekt redan på 1300-talet, då Gripsholms slott började uppföras med material från det stora grustaget Löten på Munsö. Den moderna och något bättre dokumenterade historien kring grusgroparna börjar åtskilligt senare i samband med Stockholms expansion på 1870-talet.

Under några decennier fördubblades antalet invånare i huvudstaden från

< En fotograf besöker Lötens grustag 1912 och fångar på sin glasplåt arbetare och personer från företagets ledning och visar, förmodligen oavsiktligt, för framtiden hur primitivt grusbrytningen gick till. I ett snitt in i grusåsen kasades grus med spadar ner i en vagn som på räls fördes ner till väntande fartyg, seglande "sandkilar". Foto, K Nn Sand & Grus AB Jehanders arkiv.

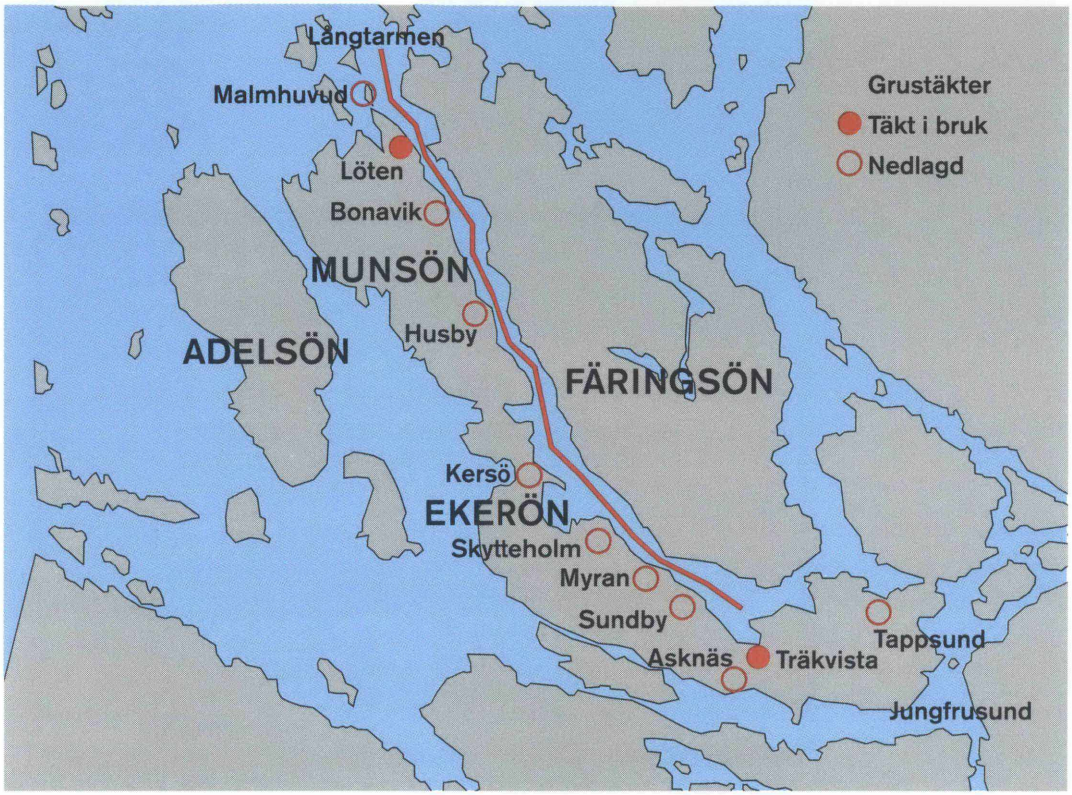
knappt 150 000 till cirka 300 000, men föga intresse har riktats mot utbyggnadens beroende av Stockholms omland. Stockholms malmar bebyggdes med hus av tegel. Kring Mälardalen växte tegelbruken som svampar ur jorden, inte minst på Mälaröarna vid Ilända, Hillerviken, Nora och Tappsund. Till gatorna hämtades sten från Stenhamra på Färingsö och Ekeby på Munsö. Stenbrottens historia på Mälaröarna är ganska väl känd, åtminstone vad gäller det stora stenbrottet i Stenhamra. Grusindustrins teknikhistoria är i stort sett oskriven, kanske därför att grus och sand endast är råmaterial till tegel, murbruk och fasadputs, gator och markarbeten.

Grusbrytningens moderna historia börjar när företaget Jehanders inleder sin verksamhet på Mälaröarna år 1874 med att arrendera Sundby grustag norr om Nyckelby på Ekerön. Grus hade förvisso hämtats i långliga tider av skepparna på små segelfartyg från "bondgropar". Jehanders inträde på arenan torde ha varit första gången en grustäkt drevs i företagsform. Jehander (s-et är numera borttaget) dominerar i dag grusindustrin på Mälaröarna tillsammans med Johnsonkoncernens NCC som innefattar företaget NCC Road, tidigare känt som Ballast.

Den andra stora koncernen med verksamhet inom grusindustrin på Mälaröarna har sitt ursprung hos en byggmästare i Stockholm, Robert Alderin, som år 1889 började tillverka murbruk och putsbruk industriellt. Bruket blandades i en liten fabrik och kördes ut med häst och vagn till byggplatserna. Alderin döpte sitt företag till Nya Murbruksfabriken. Sanden köptes från olika grustag vid Mälaren. Ett annat viktigt steg togs när Skånska Cement år 1887 (nuvarande Skanska, som faktiskt fortfarande äger ett – nedlagt – grustag vid Skytteholm) började gjuta betonggrunder. Betongindustrin blev i framtiden en viktig avnämare för grusföretagen.

Åren kring sekelskiftet 1900 är omvälvande för grusföretagen. Grundaren av Jehanders, Carl Jehander har några decennier tidigare gått i konkurs och drar sig ur grushanteringen, men hans släktingar Sven och Malcolm, och framför allt den senares son Hilding, fortsätter verksamheten.

Nya Murbruksfabrikens dotterbolag Grus- och sandaktiebolaget arrenderar 1897 ett stort grustag på Asknäs i närheten av Ekerö kyrka och två år senare ett annat grustag vid Rödsten, senare benämnt Barrudden. Grus- och sandaktie-



Utmed Jungfrusundsåsen på Ekerön och Munsön har legat många grustäkter, men idag är endast två av dem fortfarande öppna. Illustration, Mia Erlandsson.

bolaget arrenderar år 1903 även grusgropen Myran av baron Axel Klinckowström på Stafsund och tar ut grus där ända in på 1950-talet, då verksamheten övertas av Jehanders och Betongindustri som driver verksamheten under ytterligare ett par decennier.

Tekniskt torde grusbrytningen i Myran ha legat längst fram. Transporterna från brytningen fram till lastbryggorna skedde bevisligen redan 1913 på decauvillejärnvägar med vagnar dragna av elektriska lok, gemenligen kallad "spårvagnen", som i moderniserat skick var i drift ända fram till 1960-talet.

Ett företagsmässigt betydelsefullt steg togs 1918, när byggnadsfirman Kreuger & Toll – med den senare så beryktade finansmannen Ivar Kreuger och ingenjören Paul Toll i spetsen – köper Jehanders (av Hilding Jehander) och bildar Sand- och Grus AB Jehander. Ingenjören Hilding Jehander stannade kvar som verkställande direktör. Ganska snabbt köpte Paul Toll privat Löten på



År 1918 bildas Sand & Grus AB Jehander av Ivar Kreuger och Paul Toll. Företaget är ännu verksamt på Mälaröarna. Foto, Sand & Grus AB Jehanders arkiv.

Munsö, ett vid den tiden nedlagt grustag, för 275 000 kronor. Kreuger & Toll ägde dessutom tegelbruk på Färingsö. Nu hade de gamla grusgroparna blivit mer utpräglad industri. Bakgrunden till köpet var att söka i Kreuger & Tolls framgångar inom byggbranschen, som i sin tur till stor del grundades på Ivar Kreugers kunslaper om betonggjutningstekniken.

Det nybildade Jehanders-aktiebolaget hade stora framtidsplaner. Man hade redan före kriget börjat överge transporter till Stockholm med seglande roslagsjakter, "sandkilar", och ersätta dem med bogserbåtar och prämsläp. I grusgroparna anlades decauville-järnvägar (flyttbara, smalspåriga) för att frakta gruset fram till prämarna. Uppenbarligen var målet en industrialiserad, mekaniserad och effektiv verksamhet. Grusåsarna sågs som en oändlig och i stort sett fri resurs och ordet miljövård fanns ännu inte i svenska språket.

Grustagens fortsatta företagshistoria är invecklad, där det ena företaget

köper upp det andra. En sådan affär är att Paul Toll, som äger ett cementföretag på Öland, 1919 bildar Svenska Murbruks AB, till vilket Jehanders levererar ballasten, det vill säga material som tillsammans med cement ger murbruk eller betong. En annan storaffär inleds samma år. Nya Murbruksfabriken köper Stockholms Sandaktiebolag och blir därmed ägare av dotterföretaget Grus- och sandaktiebolaget. Det låter kanske inte så betydelsefullt, men det senare bolaget hade stora grustäkter vid Träkvista och en prämflotta som nu helt övertas av Nya Murbruksfabriken. År 1919 köper också Stockholms stad grustaget vid Husby. Prämvarv anläggs både vid Träkvista och Jungfrusund.

Ett ytterligare steg i dessa fusioner tas under åren kring första världskrigets slut. Rederiaktiebolaget Nordstjernan köper Nya Murbruksfabriken. Ägare till Nordstjernan är en av storfinansens klassiska gestalter, generalkonsuln Axel Ax:son Johnson. Ur detta företag utvecklas med tiden det som i dag heter NCC, som byggt bostadsområdet i Sandudden och via dotterföretaget NCC Road (tidigare Ballast) fortfarande äger delar av grustaget i Älvnäs vid Träkvista. Andra delar är fortfarande i privat ägo och arrenderas av NCC. Nordstjernans stjärna syns ännu i dag på NCCs flaggor. Omvandlingen av det forna grustaget till villaområde föregicks för övrigt under 1990-talet av den största omflyttning av jordmassor som ägt rum i Sverige, så väl utförd att den belönats med av kungen överräckt miljöpris.

Grus tas under 1900-talets första decennier ur stora grustäkter som sträcker sig utmed stora delar av Ekerön och Munsön. Det börjar på den nordligaste spetsen, den i dag nästan obebodda ön Malmhuvud, och söderut vid Löten, Malmvik, Nytorp, Bonavik, Husby, Kersö, Skytteholm, Myra, Sundby, Liljedal, Asknäs, Träkvista, Barrudden, dessutom då och då i mindre "bondgropar".

När storföretagen på allvar etablerat sig på Ekerö och Munsö organiserar sig arbetarna, så gott som uteslutande i den syndikalistiska rörelsen. Grustagen på Ekerö blir platsen för hårda fackliga strider.

JÄRNVÄGSHISTORIA PÅ ÖARNA

Den förindustriella grusbrytningen i de små groparna utmed Ekerön och Munsön byggde på muskelkraft och enkla hjälpmedel, spadar med dubbel bredd och lastning i kärror. Men även en effektiviserad brytning med rälstransporter

fordrade fortfarande mycket fysiskt arbete. De förberedande momenten gjordes med ren handkraft: skog måste fällas och humuslagret grävas bort genom "moning". Därefter gällde att i möjligaste mån utnyttja naturens förutsättningar: ett "snitt" grävdes in i åsarna och decauvilleräls drogs fram. Längst in i snittet byggdes en lastficka under vilken lastvagnarna kunde köras in. Därefter kasades gruset med de breda spadarna och andra hjälpmedel ner i vagnar. En man följde med vagnen till sorteringen.

Före transport in till Stockholm måste gruset i möjligaste mån sorteras. Vagnarna rullades fram till grova "harpor" som skilde ut de grövsta stenarna varefter gruset kunde sållas med sållnät av varierande grovlek och någorlunda väl fördelas i olika kvaliteter. Därefter följde transport ut till de väntande sandkilarna på decauvillejärnvägarnas vagnar, som i många grustag rullades för hand ut till bryggorna och tippades över till fartygen. Även om marklutningen kunde gynna vagnens färd till sortering och utlastning, måste den i varje fall på återvägen skjutas för hand.

Transporttekniken effektiviserades som nämnts åtminstone på ett håll med det förnämliga elektriska loket i Myran och – att döma av illustrationer på Sand & Grus AB Jehanders första aktiebrev – även med ånglok. Senare kördes diesellok på spåren i Löten. Den stora moderniseringen av själva brytningsarbetet skedde i slutet av 1920-talet och under 1930-talet. De första grävskoporna, otympliga, ångdrivna maskiner som rullade på decauvillespår, ersatte ösningen för hand med jättelika skyfflar ner i rälsvagnar. Sorteringsverken blev effektivare och kunde sortera fram fler grovlekar på gruset. Ännu ett steg togs när grävskoporna kompletterades eller ersattes med fasta släpskopor, "scrapers", som drogs av långa stållinor kopplade till motordrivna spel och "skrapade" med sig grus. De fasta släpskoporna ersattes med tiden av mobila kranskopor.

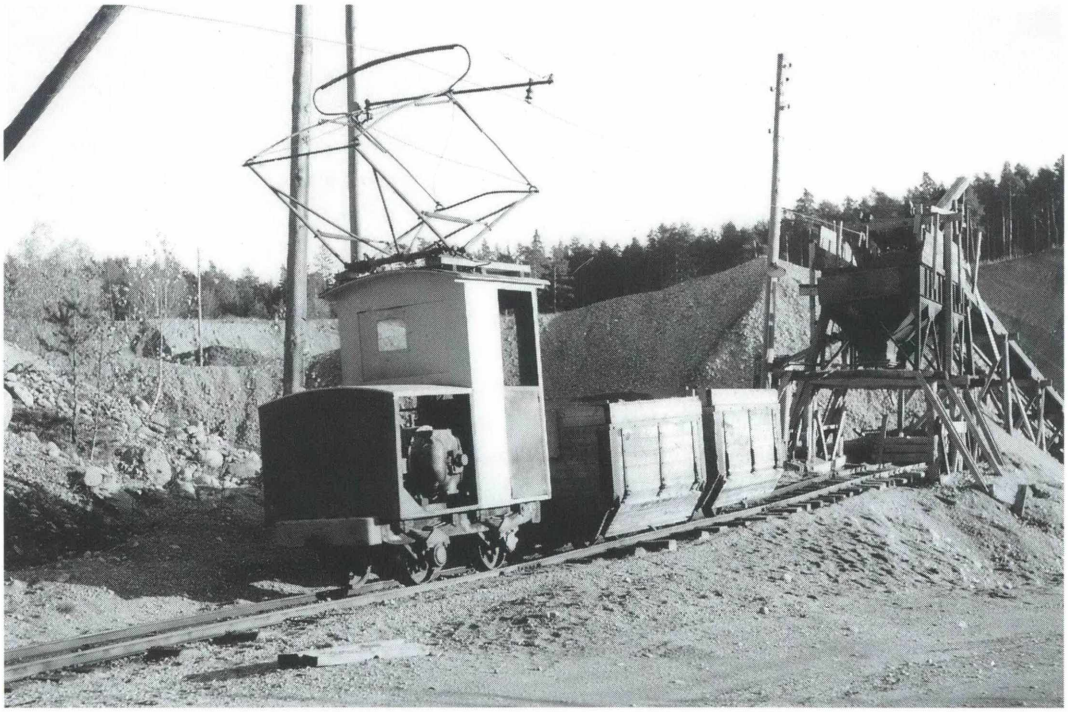
Under 1920- och 30-talen förändrades transporttekniken i grusgroparna. Järnvägarna ersattes av transportband som skötte hela transporten fram till sorteringsverk och därefter till pråmarna. Den som i dag besöker ett grustag kan studera denna teknik i sin fulländning: gruset hämtas ur åsarna med gigantiska bulldozers som tippar sin last på evigt rullande transportband till och från sorteringsverken, där grusmassorna fördelas i dussintals kvaliteter.

På vissa ställen behölls dock den en gång så moderna spårbaserade men

efter hand ganska idylliska och museala tekniken. Ända in på 1960-talet fanns en järnväg kvar i Myrans grustag – något som förde med sig Mälaröarnas enda järnvägsolycka med dödlig utgång. I mitten av 1960-talet kördes det likströmsdrivna tåget av en grustagsarbetare. Vid ett tillfälle lutade han sig för långt ut genom lokets öppna dörr, ramlade ut och hamnade under vagnshjulen. Detta grustag levde en tid in på 1970-talet kvar som plats för betongframställning, men är för närvarande nedlagt. Samma sak gäller Skanskas – före detta Skånska Cement – grusgrop vid Skytteholm.

På andra håll levde den ålderdomliga transporttekniken kvar med vagnar som rullades ut till lastbryggorna med hjälp av markens naturliga lutning plus

Redan 1912 användes detta likströmslok för transport av grusvagnar i grustaget vid Myran på Ekerön. Smeknamnet blev "spårvagnen". Foto, Spårvägsmuseet i Stockholm.



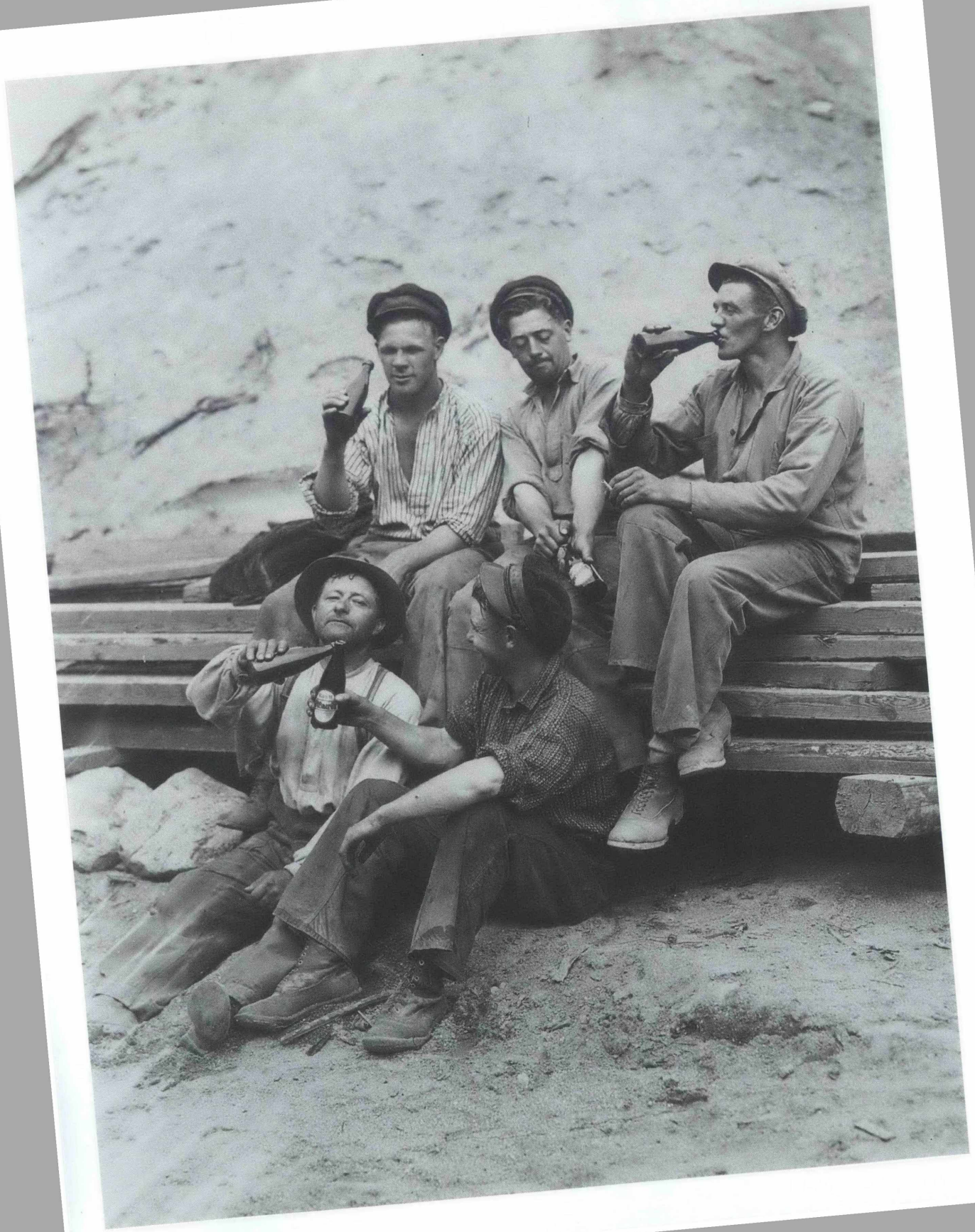
handkraft. Denna teknik fanns kvar i Jehanders grustag vid Sundby (nedlagt 1956), där den enda tekniska anordningen var en lastbrygga av pålar med rälsspår och en tippningsanordning. Arbetarna fick skjuta vagnar för hand till ett sorteringsverk och sedan lasta i en annan vagn och vidare ut till prålmarna. Därefter fick man fortfarande, för hand, skjuta de tunga vagnarna tillbaka. Det går många historier om hur ohyggligt starka en del grustagsarbetare var, eller vad sägs om "Gubben Klang" som enligt ögonvittnen kunde gripa en karl i anklarna och lyfta honom på raka armar upp i vädret!

SOCIAL HISTORIA

Ända fram till slutet av 1940-talet arbetade grusföretagen i förhållandevis blygsam skala. Omkring 1950 började i synnerhet Jehanders intensifiera brytningen i grustäkterna, särskilt vid det stora grustaget Löten på norra Munsö, och mer påtagligt effektivisera arbetet, något som fick stora sociala konsekvenser. Grustagen på Mälaröarna hade under 1920- och 1930-talen gett arbete åt omkring 200 personer. Rekryteringen skedde ofta från andra delar av landet. Under seklets första decennier, när grusbrytningen under vinterns tjäle var starkt reducerad, återvände många arbetare till sina ursprungliga hemorter. Med effektivare brytning kunde fler bosätta sig på orten. Ofta ägde arbetsgivaren de flesta bostäderna eller också hyrde arbetarna in sig i små stugor i närheten.

Grusindustrins sociala historia är ännu mer bristfälligt beskriven än teknik- och industrihistorien. Grusarbetarna fick i motsats till statare och industriarbetare aldrig någon egen episk skildrare, men några skrivna brottstycken kan illustrera det tidiga 1900-talets arbetsvillkor. En av dessa berättelser har nedtecknats av en anonym skutskeppare som i sin ungdom seglade med sin sandskuta från grusgropen vid Löten på norra Munsö till Stockholm och tegelbruken i Mälardalen. Löten på Munsö var den största lastplatsen. Där arbetade grusgropens arbetare med att lasta vagnar för hand, som rymde tre kubikmeter. Förr hade skutskepparna själva fått lasta för hand med kärror. "Männen som lastade

> Fem grustagsarbetare tar en paus i arbetet i Stockholms stads grustag vid Husby på Munsö någon gång på 1930-talet. Från vänster Börje Ackelman, Fritz Fransson, Stig Nordqvist, "Smålands-Pelle" och Set Eriksson. Foto, Gunnel Moström, Munsö.



var av rallartyp, väldiga att arbeta, då de var på det humöret, men också väldiga att rumla, om de kom i de tagen. Då var det inte roligt att ligga vid Löten", berättar den anonyme "Skepparnisse". I den lilla handelsboden vid Löten såldes öl och vin. Brännvin hämtades i Stockholm av skepparna, kaggar på 20 eller 40 liter. Förmodligen var superiet omfattande; på bilder av rastande grustagsarbetare är pilsnerbacken modell soffa en vanlig sittplats.

Grustagsarbetarnas bostäder var, berättar de fåtaliga ögonvittnena, under seklets första decennier usla. En stuga vid Löten på två rum med en spis i vardera rymde minst tolv karlar, som var och en lagade sin mat. Städningen var obefintlig. Andra bostäder var jordkojor. I en sådan bodde en av lastarna som

Grustagsarbetaren Alfred Wahlstedts och hans hustru Jennys enkla bostad på Fantholmsvägen, Ekerö. Foto, Inga Wahlstedt, Stockholm.



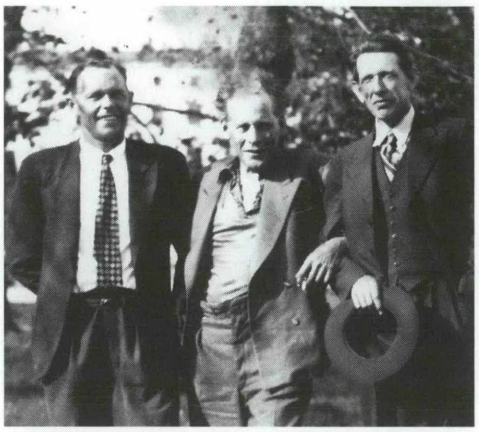
var bofast på stället. Kojan bestod av ett rum, ingrävt i sandbanken som klätts in med bräder. Väggarna var tapetserade med tidningar. I rummet fanns ett bord, ett par avsågade stockar ersatte stolar. I en annan jordkoja fanns gumman Lundgren, och där bjöd skepparna varandra på kaffe efter lastningen, kaffe som enligt den gamle skepparen "säkert var rätt så starkt ibland". Sluring, det våldsamt feta amerikanska fläsket, limpa, margarin och bräckkorv var den stående matsedeln. "Sluring" var en mustig soppa på urkokta köttben, mjöl, morötter med mera, även känd som tisdagssoppa, och en inte oäven maträtt för den som ska uträtta hårt arbete.

En annan av de få som lämnat vittnesbörd om livet i grusgroparna i början av 1900-talet är grustagsarbetaren och syndikalisten Harald Svensson i en kort text med rubriken "Groparnas folk" i hembygdsskriften *Ekerön förr och nu* (1949). Där skildras hur arbetarna körde fram en skottkärra, eller i bästa fall en vagn på järnvägsräls, till ett trattliknande bås i grusgropen. Arbete fanns bara under 7–8 månader om året, arbetspassen blev långa. Arbetet betalades per lastning, så det gällde att slita så länge man orkade, ibland stora delar av dygnet. Lastskutorna hade bråttom, ville ha last så fort de lade till och segla iväg så fort de var lastade.

FACKLIG KAMP

Åren i mitten på 1950-talet blev dramatiska, i synnerhet på Munsö. Frånsett arbetarna i det av Stockholm stad ägda Husby, som var anslutna till Kommunalarbetareförbundet, organiserades praktiskt taget hela grusindustrins arbetarstyrka i lokala samorganisationer tillhörande den syndikalistiska Sveriges arbetares centralorganisation, SAC. Till SAC hörde också arbetare i andra industrier på Mälaröarna, exempelvis tegelbruken, sågverk samt skogs- och vägarbeten. Den syndikalistiska rörelsen hade därigenom ett av sina starkaste fästen i Sverige på Mälaröarna, särskilt på Löten och vid Jungfrusund, med som mest över 200 medlemmar.

Grusgroparnas arbetslag fungerade på syndikalistiskt vis solidariskt: laget arbetade på ackord som fördelades jämnt mellan lagets medlemmar. Löneläget förefaller ha varit i paritet med svensk industri i övrigt, några exempel från 1934 ligger mellan 1,35 och 1,50 kr per timme; industriarbetarlönerna 1930–39



Den syndikalistiska rörelsen organiserade arbetarna i grustagen och andra industrier på Mälaröarna. Här har tre av de ledande gestalterna samlats, från vänster Anton Eriksson, Harald Svensson och Sigfrid Danielsson, mångårig ledamot av SAC:s centralkommitté. Foto, Olle Svensson, Ekerö.

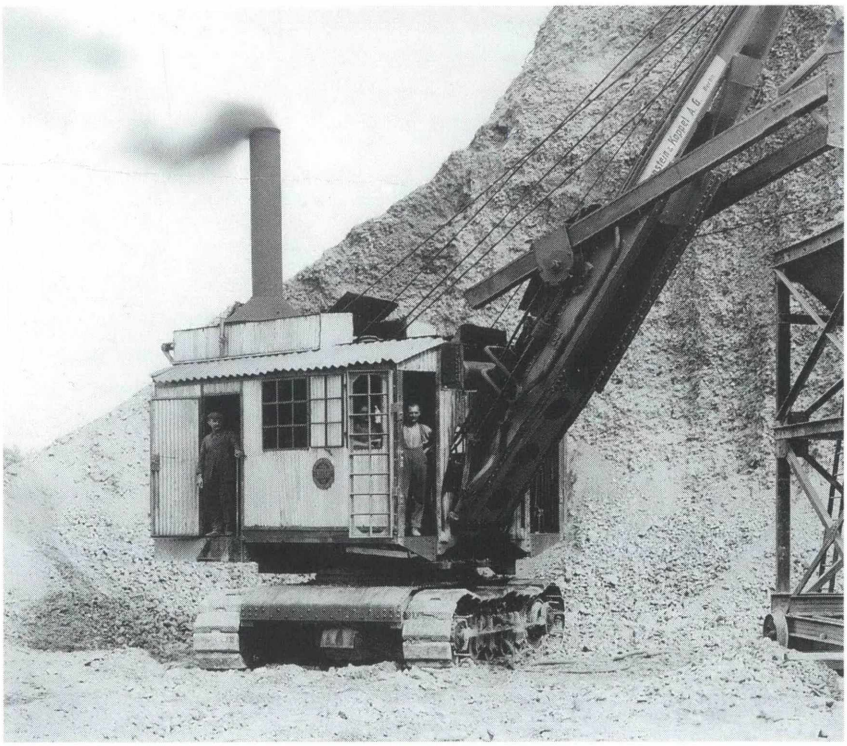
pendlade mellan 1,14–1,34. De fackliga kämparna i syndikalistorganisationerna stred hårt för att förbättra arbetsvillkoren. Målet var enligt den teoretiska ideologin ett samhälle baserat på de fackliga organisationerna. Syndikalismen tänkte sig ursprungligen att vägen dit skulle gå över en revolutionär generalstrejk. Sedan skulle arbetarna ta över företagen, produktionen och varudistributionen. Syndikalisterna strejkade gärna, och sabotage i form av maskning betraktades som acceptabel stridsåtgärd. Med sitt så kallade "register" bestämde syndikalisterna i stort sett själva över vilken arbetskraft som kunde anställas och kontrollerade att ingen tog arbete utan att kräva rätt lön. Syndikalismen stod också för en kulturell upplysningsverksamhet: man byggde folkets hus, anskaffade bibliotek, ordnade dans i den Folkets park som de fackliga organisationerna anlagt på Munsö. På fackliga möten diskuterades "om det var nödvändigt med en revolution eller icke" (Träkvista lokala samorganisations protokoll 17 dec. 1929) och man inbjöd Elise Ottesen-Jensen att hålla föredrag om "Sexualvetenskapens senaste rön" (TLS 4 mars 1929).

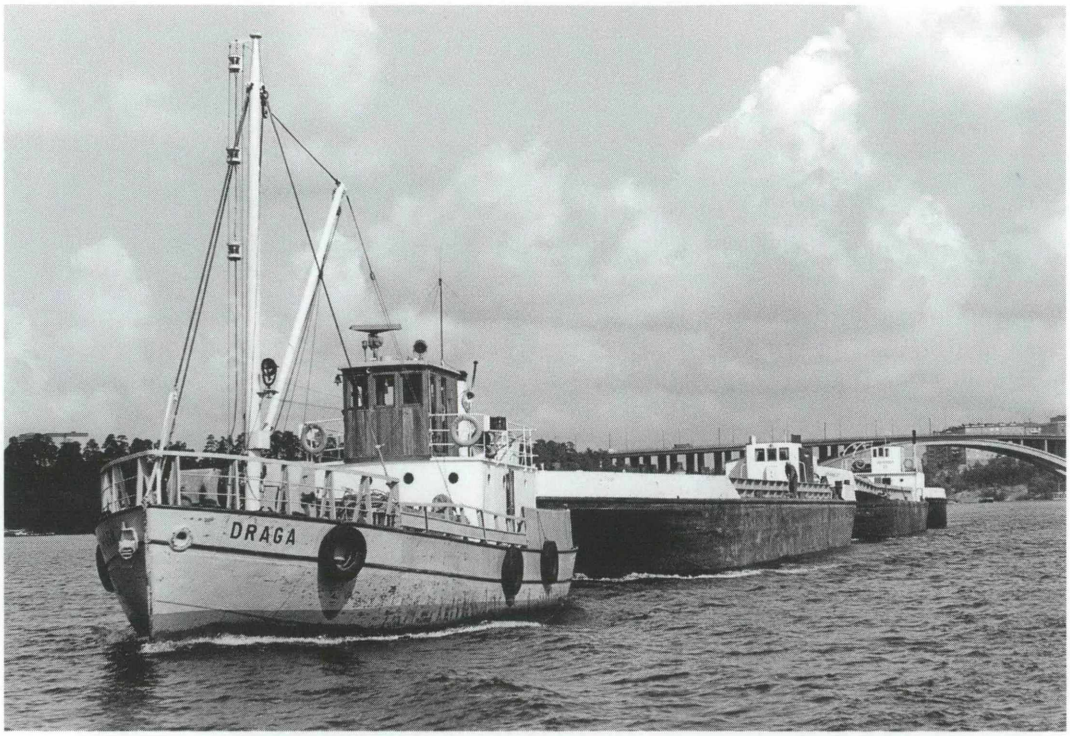
År 1956 hade teknikutvecklingen i en strävan att höja produktiviteten intensifierats inom Jehanders, särskilt vid Löten på Munsö. De syndikalistiskt organiserade arbetarna gick i strejk i protest mot effekterna av denna utveckling. En blockad utvidgades till att gälla alla grusgropar omkring Mälaren, och under flera månader låg arbetet nere. Jehanders hade dock ett par LO-anslutna arbetare

anställda och kunde därför teckna avtal med LO och med tiden återuppta produktionen. De strejkande på Löten avskedades och mekaniseringen intensifierades, inte minst på Löten. Den syndikalistiska rörelsen i Sverige hade då sedan länge varit på nedåtgående, bland annat beroende på att den var särskilt starkt representerad i den typ av arbetsintensiva näringsgrenar som befann sig under avveckling. På Mälaröarna innebar konflikten inledningen till de syndikalistiska lokala organisationernas avveckling.

Med tiden försvann inte bara syndikalisterna utan även de långa transportbanden ut på kajerna, släpskoporna och järnvägsvagnarna. Utvecklingen av

Året är 1927, och den första grävmaskinen, en så kallad lingrävare med ångkraft, har gjort entré i ett grustag. Foto, Sand & Grus AB Jehanders arkiv.





Bogserare med långa släp av gruspråmar var ett välkänt inslag i Mälaren ända in i mitten av 1970-talet. Här är bogseraren Draga på väg till grustagen på Munsö för att hämta nya laster. Sand & Grus AB Jehanders arkiv.

produktionstekniken kunde efter konflikten intensifieras och de primitiva teknikerna ersattes av schaktmaskiner, bulldozers och automatiserade sorteringsanläggningar. I dag ser en besökare bara en och annan människa i arbetsprocessen i grusgroparna och då oftast bakom spakarna i någon jättelik schaktmaskin. Stora transportband till sorteringsverken gör resten av arbetet. Transporterna från Löten, där det i dag produceras 700 000 ton grus årligen av 15-talet olika sorteringar och även krossat berg, sker främst med specialkonstruerade högmekaniska fartyg som på ett år transporterar lika mycket som 11 000 lastbilar. Från 1960-talet och framåt är det industriell verksamhet som gäller och de tunga arbetsmomenten med hårt och ohälsosamt kroppsarbete är borta.

Grusföretagen satsar på miljövård och efterbehandlar grustagen, det vill säga ställer i ordning efter sig. Vissa grustag har återställts, vilket är termen då avsikten är att återskapa naturen så gott det går. Vid Löten har en stor grusgrop förvandlats till en populär fiskesjö. Även Jehander har blivit prisbelönt av Natur-

vårdsverket för sina miljöåtgärder (och faktiskt blivit Kungl. Hovleverantör av gårdssingel till Drottningholms slott). Andra miljöproblem, som buller i samband med bergtäkt, har dock inte slutgiltigt kunnat lösas.

På Löten räcker gruset i flera decennier framåt sedan Jehander fått förnyade täkttillstånd, men i Älvnäs, alltså på norra sidan av grusåsen genom Träkvista, skönjer man slutet för grustäkten. Långt gångna planer på ett industriområde verkar inte längre särskilt realistiska, men nu funderar NCC på ännu ett bostadsområde.

SEGELSKUTOR OCH PRÅMSLÄP

Under 1800-talet och ett par decennier in på 1920-talet gick transporterna av sand och grus till Stockholm sjövägen, främst med seglande skutor. En fartygstyp kallades mälarjakt och anses ha haft sitt ursprung i en medeltida fartygstyp. En annan, något större fartygstyp var rospiggarnas sandkilar. Sandkilarna var snabba och grundgående och kunde lätt lägga till vid enkla kajer nära grustagen, men lastade endast 10–20 kubikmeter. Resultatet blev att skepparna seglade ikapp utmed Långtarmen i hopp om att komma först till grusgroparna. Fjärden nedanför Löten kunde ligga full av sandkilar, och om kvällarna, när skeppen måste ligga stilla, fördrevs tiden med historier om seglingar på världshaven. Det är kanske så uttrycket "skepparhistorier" kommit till.

Någon mälarjakt finns inte bevarad annat än som en modell hos Statens maritima museer, byggd med ett votivskepp i Ekerö kyrka som förebild. En sandkil har däremot kunnat återskapas utifrån ett skrov och sandkilen Helmi seglar numera varje sommar i Roslagen.

Naturligtvis kunde sandkilarnas skeppare inte stå emot bogserbåtar med ångmaskin eller tändkulemotor när dessa blev allt vanligare. Bogserbåtarna tog ett halvdussin pråmar, ibland ännu fler, på släp.

Konkurrensen blev allt hårdare och på 1920-talet fick sandkilarna slutligen kasta in handduken – eller leva kvar, avmastade, som gruspråmar. Några av dem ligger sänkta utmed Ekeröns och Munsöns stränder.

De motoriserade pråmsläpen var i mitten på 1900-talet välkända anblickar på Stockholms vattenvägar. Klassikern och skönheten Draga, ursprungligen från Göteborg, började sin trafik redan omkring 1920, senare följd av en ny

bogserare med samma namn. Den vackra Munsö har under namnet Harry blivit kulturmärkt teknikhistoria och stånkar fram i Lysekils farvatten med sin Säffle tändkulemotor.

Ett pråmsläp tar många gånger mer last än den snabbseglande sandkilen. Varje pråm lastade mellan 50 och 200 kubikmeter grus. Men pråmsläp är extremt svårmanövrerade. De långa släpen fastnade gärna i trånga passager och luften osade av pråmskepparnas kraftuttryck när släpen fastnade vid någon av broarna.

Prålmtrafiken till Stockholm var länge det effektivaste sättet att transportera grus och sand. Lasten hämtades vid grustagens kajer, transporterade till upplag vid Hornsberg, Norr Mälarstrand, Söder Mälarstrand, Strandvägen och andra ställen inne i Stockholm. Material skeppades också till Karlbergs och Skanstulls murbruksfabriker samt upplag vid Vintervägen mittemot Serafimerlasarettet på andra sidan Barnhusviken.

Här byggdes grusupplag och cementfabriker. Från början kördes det färdigblandade bruket ut med häst och vagn till arbetsplatserna och senare med de välkända bilarna med sina roterande blandare, "rotundor". Men lastbilarna blev större och snart kunde grus köras direkt från grustagen till byggplatserna, samtidigt som andra grusfyndigheter än de vid Mälaren blev intressanta objekt för grusindustrin. Grusföretagen fick konkurrens av åkerier, som skaffade egna grustäkter och slapp de kostsamma omlastningarna vid upplagen. Under andra världskriget skedde en återgång till de gamla transportmetoderna. Men efter kriget började en ny epok i grusindustrin och pråmarna ersattes successivt av allt modernare transportfartyg och lastbilar. Jehanders transporter går i dag så gott som uteslutande sjövägen till ett upplag i Norra Hammarbyhamnen.

De slitsamma arbetsplatserna med undermålig arbetsmiljö är borta, grusföretagen stoltserar med miljöpriser och bjuder Mälaröborna på rekreationsmöjligheter. Antalet arbetstillfällen är betydligt färre än förr. De strejksugna syndikalisterna i grustagen gick i pension för flera decennier sedan.

Det som skrivs i sand blir lätt utsuddat, och till stor del är grusgroparnas industri- och företagshistoria oskriven, för att inte tala om arbetets historia i grustagen som bland annat gjorde Mälaröarna till ett av den revolutionära, syndikalistiska rörelsens starkaste fästen.



Bergtäkt ingår numera i grusbrytningen vid Löten på Munsö. Bergmassorna krossas, men ljudet måste dämpas med jättelika ljuddämpande skärmar. Foto, Jan Malmstedt, 2005.

OTRYCKTA KÄLLOR

Arbetarrörelsens arkiv; Lokala samorganisationers protokoll med mera.

Ekerö-Munsö hembygdsförenings arkiv; bilder.
Sand & Grus AB Jehanders arkiv; bilder.
Spårvägsmuseet i Stockholm.

TRYCKTA KÄLLOR

"Groparnas folk", i *Ekerö förr och nu*, del 1, Stockholm 1985.
Holmberg, Per, *Arbete och löner i Sverige*, Stockholm 1965.
Jehanders 125 år. Lund 1999.
Nya murbruksfabrikens i Stockholm Aktiebolag 1889–1964. Stockholm 1964.
"Skepparnisse berättar", i *Roslagens fornminnesförenings årsskrift* 1957.

MUNTLIGA KÄLLOR

Intervjuer med andra platschefen Lars-Rune Myrhén, före detta avdelningschefen Åke Westerberg, Harry Falkby, före detta grustagsarbetaren Nils Gustavsson med flera.