



Strömsholmen

Natur

Strömsholmen i Lofta socken är en arealmässigt liten ö, belägen mitt emellan Älgenäs och Bjursunds stränder. Ön mäter inte mer än ca 400 meter tvärs över och 7-800 meter längs med och består mest av en enda, ganska svårtillgänglig bergknalle, som i såväl norr som söder stupar brant ner i saltsjön. Hällmarksskog dominerar de höglänta partierna, lövträd och buskar de strandnära, lägre partierna. Odlingbar mark närmast lyser med sin frånvaro. Namnet antyder strömt vatten och Bjursundet, också kallat Strömmen, visar var det finns.

Det trånga sundet mellan Älgenäslandet och Strömsholmen är tack vare landhöjningen sedan länge uppgrundat och av människan omvandlat till en vägbank, vilket tillsammans med Bjursundsbron gör Strömsholmen till en ö med fasta landförbindelser åt båda håll.

Historia

Förhistoria

Strömsholmens äldsta historia är okänd. Inga kända fornlämningar finns på ön. Högsta punkten ligger idag drygt 20 meter över vattenytan, vilket betyder att de högsta bergklackarna stack näsan över vattenytan redan under stenåldern. Under stora delar av bronsåldern var vattennivån omkring tio meter högre än dagens. Stora delar av den lilla ön var då terra firma i en mycket större och djupare skärgård än dagens. Men, inga bronsåldersrösen tronar på öns högsta punkter. På Bjursunds ägor, strax nordost om Strömsholmen, finns ett imponerande gravfält, bestående av 30 olika gravanläggningar; stensättningar och högar huvudsakligen. Gravarna är inte så imponerande på höjden, men väl ytmässigt och många är omsorgsfullt utformade med detaljer som kantrännor och mittgrop. En av stensättningarna är skeppsformig och försedd med meterhög stävstenar. Gravfält av denna typ och med detta läge i terrängen -en moräntunga fem-tio meter över havet inte långt från dagens strandlinje- har ofta varit i bruk under hela järnåldern, med tonvikt på periodens mellersta och senare del. Huruvida det är ett gårdsgravfält till en förhistorisk bebyggelse på Bjursund eller ”bara” lämningar från säsongsvisa men långvariga och återkommande fiske- och jaktexpeditioner i skärgården är omöjligt att säga. Den skeppsformade stensättningen visar på nära kontakter med hav och båtar.

Sjöfart

Att vi befinner oss i sjöfararbygder finns även senare vittnesmål om. Skeppsristningar från sent 1700-tal och tidigt 1800-tal vid Lusthusudden, berättar att en skyddad natthamn fanns här, just före inloppet till Syrsan. Bjursundet var - och är - enda segelleden in till Syrsan. Längst in i Syrsan ligger Helgenäs, en gång in- och utskeppningshamn för Eds bruk, som fick sina första privilegier för järnhantering på 1670-talet. Alla råvaror -utom träkolet från de egna skogarna- transporterades vattenvägen. Trafiken förbi Lusthusudden har alltså varit livlig.

Färjeläge

För att söderifrån ta sig landvägen till Bjursund och nuvarande Loftahammar, var vägen över Strömsholmen och Strömmen den enda möjligheten med bara en, kort vattenöverfart. Hur länge det har funnits väg och båtlägenhet här, vet vi emellertid inte. Som vid så många andra vattenleder fanns på Älgenäs en Ropshäll, från vilken man ropade an en båt från Bjursundssidan. Att säteriet Bjursund haft ett finger med i tillkomst och placering av färjeförbindelsen råder väl föga tvivel om.

En av de äldsta kända uppgifterna om Strömsholmen är daterad till 1723. Detta år genomfördes en avmätning över Älgenäs by, Lofta socken, till vilken Strömsholmen då hörde. Kartan redovisar ett fantastiskt gytter av åkertegar och ängslindor, hus och gårdar på Älgenäs, men ingen väg över huvud taget. Strömsholmen är pryddligt utritat och redovisat som utmark. Ön, som ännu saknar fast förbindelse med fastlandet, beskrivs bl a som ”bergig mest över allt med små träd”. Inga anteckningar eller markeringar vare sig på Strömsholmen eller vid Ropshäll indikerar någon slags överskeppningsmöjlighet.

År 1773 upprättades grundkartor för ett sjökort över Smålands norra skärgård. På detta finns ingen bebyggelse på Strömsholmen markerad, men väl ordet ”torp” utskrivet med vackra bokstäver. Förargligt nog har kartritaren just här glömt att markera var torpet i fråga låg. Vi får nöja oss med en tydligt markerad väg som från Älgenäslandet leder över vad som synes vara en vägbank och slutar vid nuvarande brofästet på Strömsholmen. Tyvärr finns inga uppgifter om färjetrafik på sjökortet. På andra sidan sundet, på Bjursundssidan, finns ett torp markerat på norra sidan Djupviken (fd färjeläget). Denna bild bekräftas av en avmätningsskarta, upprättad över Älgenäs 1777. Kartan visar också hur Strömsholmen nu är fast förbunden med fastlandet via vägbank och bro. Här över leder vägen och vid nuvarande brofästet finns en torpsymbol utritad. Ropshäll är utskrivet nordväst om torpet, men saknar såväl väg som torpsymbol. Lantmätaren är berättarglad och förtäljer om fiske, humlegårdar och mycket annat - men inte något om en färjelägenhet. Beskrivningen av Strömsholmen skiljer sig inte mycket från den förra avmätningsskartan från 1723. Ön tycks fortfarande bergig och mager, helt utan timmer men med lite vedbrand och gärdslä.

Eric Havton påstår i sina anteckningar från 1817 att det funnits en färjeförbindelse mellan Ropshäll på Älgenäslandet och Klomperna på Bjursundssidan och att denna förbindelse föregick den, som senare skulle upprättas mellan Strömsholmen och Djupviken. Denna uppgift styrks inte av lantmäterikartorna.

År 1829 överfördes hela Strömsholmen (efter fasta) till säteriet Bjursund, Loftahammar socken. Kanske inrättades en mer ”reguljär” färjeförbindelse med ansvarig färjekarl i samband härmed: Förmodligen innebar kontraktet att säteriet

upplåt marken till bostället Strömmen med tillhörande fiskerätt och bruksrätt av ön, mot upprätthållande av färjetrafiken och underhåll av färjan. På ett sjökort upprättat 1838-40 är bebyggelse markerad vid nuvarande brofästet på Strömsholmen. En stor brygga eller båthus finns söder därom. Själva Strömmen är fullpepprad av djupmarkeringar. På Bjursundssidan finns inget torp uttrit, men väl två tydliga pirar, vilka sticker ut vid färjeläget vid Djupviken. Med dessa markeringar utritade på båda sidor sundet, råder det inget tvivel om att en färjeförbindelse var upprättad och att det fanns ett färjekarlsboställe på Strömsholmen.

”År 1849 inträffade också en svår sjöolycka. I hårt väder kantrade en pråm och därvid omkom drängen Carl Johan Jonsson och färjekarlen Nils Gustaf Sandström, båda från Strömmen”, skriver kyrkoherden i Lofta socken vid 1800-talets mitt. Strömmen var namnet inte bara på sundet mellan Bjursund och Älgenäsländet utan också på färjekarlsbostället på Strömsholmen.

Uppenbarligen var färjeläget utrustat med en pråm för större transporter olycksåret 1849. Sannolikt fanns också åtminstone en roddbåt för lättare persontransporter. I äldre handlingar talas om såväl ”färjebåt” som ”pråm”. I en handling uppges en färja vara byggd 1888. Troligen avses en pråm som med lina drogs över sundet, alltså en linfärja. I andra sammanhang talas om skyldigheten att hålla roddbåt. På foton från 1900-talets början kan man tydligt se hur färjepråmen dras med lina över sundet, full av fotfolk och hästekipage. Av färjepengen skulle säteriet ha en viss andel, förutom nattaxan som odelad tillföll färjekarlen. Färjekarlen bestod själv med ny lina varje år förutom sedvanligt underhåll.

Som alla andra torpare och lönekarlar var även en färjekarl tvungen att hålla sig med djur och jord för att överleva. I självhushållets dagar var jordbruket det enda sättet att få mat på bordet. Till bostället har sålunda hört inte bara båthus utan också ladugård. I kjusorna bröts -där så var möjligt- mark till odling och djuren gick på bete i berget. De små åkerlapparna, upptagna mellan sten och moras, var amöbalikt formade av naturens begränsningar. Den största var av namnet att döma en mossodling.

1920 övertog Norra Tjusts vägstyrelse ansvaret för färjan och färjekarlen. 1945 förstatligades färjetrafiken; turlista med inlagda måltidrastrer upprättades och fyra anställda färjekarlar med månatlig lön skötte på schemalagd tid trafiken.

Motorisering

Moderna tider gjorde sig på flera sätt gällande under 1920-talet, när även automobiler skulle färjas över Bjursundet. Färjan var trång och det var besvärligt med bilrädda hästar. 1933 motoriserades linfärjan med en dragvinch, som drevs med en 10 hkr pentamotor –nu var passagerarna inte längre förpliktigade att hjälpa till och dra. Utvecklingen hade dock ingen återvändo, lastbilar blev allt vanligare och en ny större färja måste införskaffas. Bristen på stålplåt var i början av 1940-talet stor, därför inköptes en betongfärja. Den nya större färjan krävde ombyggnad av brolänkarna, dvs landfästena. Betongfärjan ”den var bara skit,” tyckte den dåvarande färjekarlen. 1960 byttes betongfärjan ut mot en färja av stålplåt med 40 tons kapacitet. Även denna krävde modernisering av landfästena.

För att klara den ständigt ökande lastbilstrafiken och semesterrusningen, började man under 1960-talets somrar köra tandemdrift med två färjor. Diskussionerna om en bro satte samtidigt fart, men drogs i långbänk. Först 1983 var det dags att inviga den ståtliga Bjursundsbron, som kan slussa otaliga personbilar till sommarparadiset i skärgården och långtradare fullastade med Wienerbagarens bröd och kakor från Loftahammar till landets alla hörn.

Lugnet

På avmätningen från 1777 är Strömmen den enda markerade bebyggelsen på Strömsholmen. Men, på öns sydvästra strand, vid Lugnet, är en tomt senare inritad med sepiabrunt bläck. När detta tillägg har gjorts, vet vi inte. 1800-talet är den stora befolkningsexplosionens och torpetableringens tidevarv. Från 1897 finns ett arrendekontrakt i vilket fiskaren Alfred Bladström åtar sig en årlig gäld av 40 skålpund (=nio kilo) vald fisk som arrendeavgift för Lugnet till Bjursund. 1932 erlägger kapten Bäckström 18 kilo vald fisk/år i arrende för samma torplägenhet. Det är utan omfattande källstudier omöjligt att närmre precisera när Lugnet etablerades. Namnet är ett ”typiskt ” torpnamn från 1800-talet.

Moderna tider

Färjekarlsbostället Strömmen förlorade sin funktion i och med Bjursundsbrons tillkomst 1983 och torpet Lugnet, på öns motsatta sida, var för litet för att försörja en modern familj. Båda transformerades till fritidsnöjen.

De karga skogsmarkerna och de små magra åkerlapparna på Strömsholmen fick under 1900-talets andra hälft ett nytt värde. 1959 upprättades den första byggnadsplanen för ett sommarstugeområde i berget längs den södra stranden. Delar av de gamla åkertegarna blev tomt och trädgård. Området utvidgades med tiden och några tomter är ännu obebyggda. Vägförbindelsen med Älgenäslandet var ju sedan slutet av 1700-talet ordnad via en vägbank och köerna till Bjursundsfärjan angick ju inte de nya Strömsholmenborna.

1938 upptogs Strömsholmen som en egen fastighet i jordregistret. Trots två sekler under Bjursund i Loftahammar socken, kom Strömsholmen som en egen fastighet att höra till Lofta socken, just som byn Älgenäs till vilken ön tidigare hörde.

Historiens cirklar börjar dock så smått sluta sig igen. Efter att under flera år saknat bofasta invånare har Strömsholmen med millennieskiftet åter fått åretruntboende, visserligen bara två - men ändå.

Bebyggelsen

På ett foto från 1905 kan man se det gamla färjekarlsbostället; en liten röd stuga som vänt vänder gaveln mot sundet. Stugan ligger norr om vägen, nästan ner vid sjökanten. Söder om vägen och mycket högre upp i slänten, ligger den lilla ladugården. Nere vid sjön finns ett litet båthus eller sjöbod och stora bryggor för färjorna. Runt om bostället är öppen mark och här och var något lövträd. Barrskogsridån är långt borta.

I vägstyrelsens arrendekontrakt av Strömmen år 1920 upptas bostadshus, ladugård, källare, vedbod och sjöbod. Vidare skrivs att tillhörande åkerjord ”skall väl brukas och gödslas”. En liten åkerlapp låg strax söder om vägen och

bebyggelsen. 1925 byggdes ett nytt bostadshus till fromma för färjekarlen med familj och drängar. Det nya huset placerades ungefär där ladugården låg 1905, dvs söder om vägen och högre upp i slänten. Det nya huset uppfördes enligt allra senaste ideal; högt och rymligt under ett brutet tak och med källare under en del av huset, vedspis i ett ljust och luftigt kök, äktsvensk röd panel med vita knutar och en klassicistiskt inspirerad öppen veranda mot Bjursundets strömma vatten.

1937 friköps enligt ensittarlagen torplägenheten Lugnet på öns sydvästra strand. I de upprättade handlingarna beskrivs bostadshuset: uppfört omkring 1870 av trä, två rum och kök, kammare ovanpå, tegel på taket. På tillhörande karta är en ladugård utritad på samma plats som idag. (Det branta takfallet skvallrar om att ladugårdstaket ursprungligen var täckt med vass eller halm.) Vid den norra bryggan ligger en sjöbod omgiven av bryggor. En liten åker hörde till. Vatten fick hämtas i en källa utanför fastighetsgränsen.

De båda torplägenheterna på Strömsholmen har varit mycket typiska för sin tid och näringsbas: Små hus och små förhållanden under självhushållningen sträckta fana. Det strävsamma livets högberg långt in i modern tid.

Byggnadsplanen från 1959 är inte helt fullbyggd, några tomter är ännu lediga. Sommarstugorna representerar det individuella byggandet under 1900-talets andra hälft. Genomgående är de dock fortfarande ganska små och låga, klädda med färgglada träpaneler och omgivna av varierande grad av trädgårdsmöjligheter – och intresse.

Dagsläget

Stora delar av färjekarlslägenheten Strömmen är idag begravda under brofästet och den breddade och rätade vägbanan. Kvar finns boningshuset, som är relativt oförändrat exteriört, och en liten del av den närmsta åkerlappen, redan på 1930-talet förvandlad till fruktodling. Även det gamla färjeläget är idag begravt av utfyllnadsmassor och på Strömsholmen finns inte ett spår av vare sig den gamla hamnen eller färjetrafiken. På Bjursundssidan däremot är vägbanan ner till landningsplasten kvar, men av brolänk och hamnplan finns inte heller här ett spår.

Trots tillbyggnad och modernisering av bostadshuset, nya ”sjöbodar”, nytt material på ladugårdstaket och fruktodling på den lilla åkerlappen, är Lugnet fortfarande en faluröd torplägenhet i en mjuk odlingsbar slänt ner mot sjön. Kapten Bladström skulle nog inte ha några större problem att känna igen sig.

Sommarstugeområdet gör att ön är väl besökt under sommarhalvåret. Eftersom några lediga tomter finns kvar inom planområdet, lär bebyggelsen ytterligare förtätas något.

För det stora flertalet är nog Strömsholmen idag endast en del av en transportsträcka, metrarna strax före den hisnande brofärden över Bjursundet, kanske den plats som förvarnar om att det snart ilar till i magen när man plötsligt upptäcker att man vare sig har fast mark under bildäcken eller synlig brosträcka framför sig.

Skydd och förordningar

Källor och litteratur

Lantmäteriets arkiv

Kalmar läns museums arkiv

Från ”Ropshäll” till modern betongbro. Ivan Svanström, Kalmar län 1984.

Fortid i Tjust. Gert Magnusson, Tjustbygden 1979

Skärgårdshistoria. Tjust, norra delen. Mikael Gustafsson. 1989.

Loftahammar i bilder från förr. Loftahammars hembygdsförening 1986