

Ryssgraven i Kungsängen i Upplands-Bro

Upprättad 2014-12-16, reviderad 2016-06-22.

1 Inledning

2014-2015 forskade jag om Ryssgraven. Mitt syfte var att sammanställa tillgänglig information och om möjligt finna ytterligare material i arkiven än det som gängse återges i den allmänna litteraturen. Jag letade bl a i riksarkivet, stadsarkivet, landsarkivet, riksantikvarieämbetets arkiv, lantmäteriet, krigsarkivet, sjöhistoriska muséets och tekniska muséets arkiv. Och visst fanns det mer material - i arkiven för Vägverkets föregångare fann jag bl a en karta från 1839 över Ryssgraven, vilken mej veterligen inte publicerats tidigare. Detta innebär att Ryssgravens historia nu kan presenteras något tydligare än tidigare.

Stäksön är på sin västra sida förbunden med fastlandet via ett näs som skiljer fjärdarna Skarven norr om näset och Görvåln söder om näset. Området kring näset heter idag Ryssgraven men kallades förr Lill-Stäket som pendang till Stäkets sund på öns östra sida.

Även vid Ryssgraven var förr ett sund som användes som farled mellan fjärdarna. När sundet försvunnit pga landhöjningen och övergått till näs anlades så småningom en kanal här, vilket bör ha varit ett av landets första kanalbyggen. Kanalen, som var grund, smal och stensatt, var avsedd för att transportera överskottsvatten från Skarven till Görvåln för att i översvämningstider minska vattentrycket i Stäkets sund. Kanalen lades igen i slutet av 1700-talet och idag syns inga tydliga spår.



Stäksön med Ryssgraven i väster och Stäkets sund i öster.



Området kring Ryssgraven. Här gick kommunikationerna först sjöledes i riktning norr-söder genom sundet och senare till lands väster-öster över näset. Platsen för kanalen har markerats av författaren.

2 Det var en gång ett sund

En gång i tiden kunde man segla genom sundet. Norrifrån strömmade vatten från Skarven på båda sidor om en hög bergholme som låg mitt i sundet och vidare ut i Görväln. Holmen finns kvar men ska vi känna igen den i dagens terräng får vi först tänka bort såväl motorvägens som Enköpingsvägens enorma vägbankar. Holmens högsta punkt kan ännu bestigas. Namnet Holmen på denna terrängdel lever kvar på en skifteskarta från 1700-talet. Den västra vattenpassagen om holmen kan idag bara anas. Den östra passagen är till stor del täckt av vägbankarna men en liten del av den forna sjöbotten kan ännu ses i triangeln motorvägen-f d järnvägsbanvallen-berget samt även nedanför stenmuren och 1600-talets vägbank på södra sidan om Enköpingsvägen. Det har funnits en hållristning vid Ryssgraven (kanske på holmen?) vilken tros ha skapats kring mitten av 1000-talet, men som försvann vid landsvägens höjning på 1600-talet.



Kanske såg strandlinjerna (rött) vid sundet ut ungefär så här runt år 0, dvs för 2000 år sedan. Vattnet i Mälaren bör då ha stått 6-8 m högre än idag. Som hållpunkter är nuvarande strandlinjer liksom motorvägen och Enköpingsvägen utritade (svart). Tydligt framträder en dominerande holme mitt i sundet. År 1000 låg vattennivån här ca 2 m högre än idag och näset bör då ha brutit vattenytan.

3 Det bildades en gång ett näs

Så småningom gjorde landhöjningen att den naturliga vattenpassagen blev allt smalare och grundare och till slut försvann sundet. Med holmen som bas bildades ett näs i form av en landremsa mellan Stäksön och fastlandet. Näset anses vara ursprunget till sockennamnet Näs (Stockholms-Näs) som är känt sedan slutet av 1100-talet.

Möjligen är detta näs platsen (om detta tvistar dock de lärde) där den norska vikingen Olof Haraldsson enligt den isländska sagan, sedan han i början av 1000-talet skövlat Fornsigtuna och genom Olof Skötkonungs avspärrning av Stäkets sund blivit instängd i Skarven, tog sig ut till fria havet genom att dra sina skepp över det översvämmade näset. Bedriften upprepades 1187 av inkräktare österifrån som, efter att ha härjat det nya Sigtuna och likaledes blivit instängda i Skarven av Stäkets försvarare, även de ska ha dragit skeppen över näset. Sant eller osant, men kanske inte omöjligt eftersom ett begynnande näs vid nämnda tidpunkter kan ha medgett passage vid särskilt höga vattenstånd.



Området kring Ryssgraven sett norrifrån under 1960-talet.



Området kring Ryssgraven sett söderifrån år 2004.
© Bosse Arnholm, <http://kanaler.arnholm.nu>.

4 När anlades kanalen och varför?

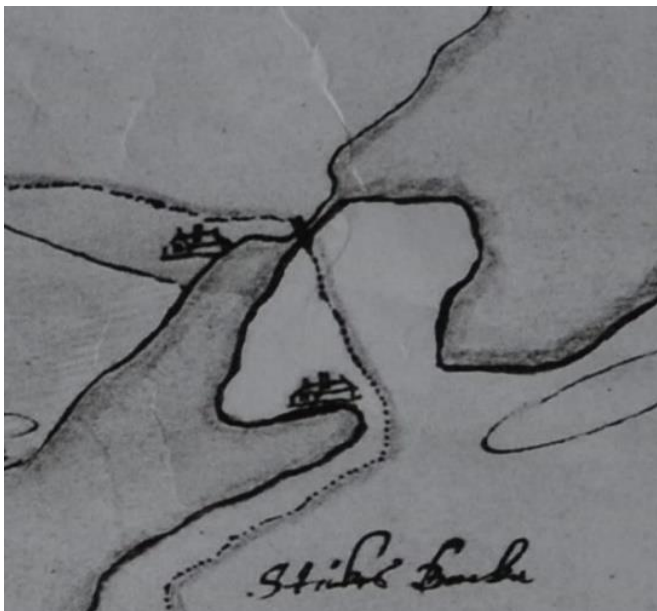
Kanalen låter sig inte säkert åldersbestämmas. Åtskilliga antaganden om dess tillkomsttid florerar och spänner från 1100-talet till 1700-talet. Att kanalen fanns i början av 1600-talet bekräftas av riksantikvariern Aschaneus (1575-1641). Marinforskaren Yngve Rollof stöttar historikern Carl Kjellbergs uppfattning att kanalen skulle kunna härstamma från Johan III:s tid, dvs slutet av 1500-talet, en tidpunkt då ryska krigsfångar användes för olika byggen i Sverige.

Lämningar visar att det har funnits en grund och 3 meter bred kanal med stensatta kanter genom näset. Kanalens ringa bredd och djup visar att den i första hand var avsedd för överskottsvatten från Skarven till Görväln. Vattentrycket norrifrån mot den ordinarie segelleden genom Stäkets sund kunde periodvis bli enormt varför det har varit angeläget att vid kraftiga vårflooder och regnperioder kunna avlasta trycket där. Det innebär att vatten rann i kanalen endast vid höga vattenstånd.

På äldre kartor (från 1600-talet) förekommer inte namnet Ryssgraven över huvudtaget. Platsen kallades då för Lilla Stäket (Lill-Stäket) och ibland för Bak-Stäket eller Hinder-Stäket. Namnen innehåller information om platsens tidigare användning. Även om det inte finns något säkert ursprung till ordet Stäk förknippas det ofta med smalt sund, strömmande vatten och sjöfartshinder i form av försvarsanordningar eller fiskfällor. Enligt Aschaneus ska bron vid lilla Hinder-Stäk tidigare ha varit försedd med en vindbro och ännu fanns det kvar rester av en mindre befästning.

5 Hur det såg ut kring sekelskiftet 1600/1700

På kartor från slutet av 1600-talet och början av 1700-talet är utritat en kanal över näset som förbinder vikarna vid Lilla Stäket.



En av de äldsta kartorna över Stäksön (1682, utsnitt) visar tydligt en kanal med en landsvägsbro vid Lilla Stäket.



Utsnitt från en geometrisk karta över Stäkets kungsgård 1690. Som synes var kanalen något krökt. En skifteshandling från 1762 upplyser att området då ännu såg likadant ut som vid sekelskiftet varför någon ny karta inte behövde upprättas.

6 Kanalen läggs igen och namnet Ryssgraven etableras

Någon gång under slutet av 1700-talet lades kanalen igen. När vet vi inte då vi saknar detaljerade kartor från slutet av 1700-talet över området. Bron över kanalen ersattes med en hög fast vägbank, försedd med broräcken. Därefter återstod endast sänkan i terrängen norr om vägen.

Enligt Elers vägbeskrivning från 1792 fanns det då vid Ryssgraven norr om landsvägen ännu ansevärt djupa gravar "formerande en kanal" mellan från sjöarna grävda vikar genom den skogbeväxta sandåsen. Sockenbeskrivningen från 1820 berättar att Ryssgraven då var "igenfylld" medan Tunelds Geograf 1827 uppger att det "synas vid landsvägen lemningar efter en graf...(ryssgrafven)". Carl Jonas Love Almqvist beskriver i *Herrarne på Ekolsund* (utgiven 1847) passagen vid Ryssgraven: "...en ansevärt backe, stupande rätt utföre till ett smalt sund, Ryssgrafven, hvilket likväl på det ställe, der vägen framgår, blifvit igenfylldt...".

Det förefaller som att namnet Ryssgraven började användas först i slutet av 1700-talet. Ännu i mitten av 1700-talet kallades platsen för Lill-Stäket, Bak-Stäket eller någon gång Ryss-Stäket. Det verkar således som att namnet Ryssgraven inte använts under själva kanaltiden utan etablerats först sedan kanalen lagts igen och en sänka (grav) återstått.

Varifrån namnet med säkerhet härstammar lär förbli okänt. Någon koppling till ryssar kan inte beläggas trots teorier om att "ryssar" tog sig ut genom näset på 1100-talet eller att ryska krigsfångar ska ha grävt kanalen under Karl XII:s eller Johan III:s tid eller att här skulle finnas en gravplats för ryssar. Om Ryssgraven skulle referera till sådana händelser borde detta namn på platsen rimligen ha hållits levande under 1600- och 1700-talen istället för namnet Lilla Stäket. En annan tolkning som framförts är att Ryssgraven anspelar på fiskeredskapet ryssja, som bl a används i fiskfällor i strömt vatten med pålstängsel som leder fisken in i ryssjor (jfr namnet Ryss-Stäket).

Under 1900-talet har namnet Ryssgraven överförs på viken norr om näset och ersatt äldre namn som Lilla Stäkes-viken, Ekhammarsjön och Granfjärden.



Utsnitt ur ägomätningskarta över Almare-Stäket 1802. Utritad är gränsen mellan egendomarna Ekhammar och Almare-Stäket. Mälarsvatten stod då obetydligt högre än idag (ca en halvmeter). Området vid Ryssgraven var betesmark. Det mörkgröna området är en torpäng på den tidigare botten av sundets östliga passage förbi holmen.



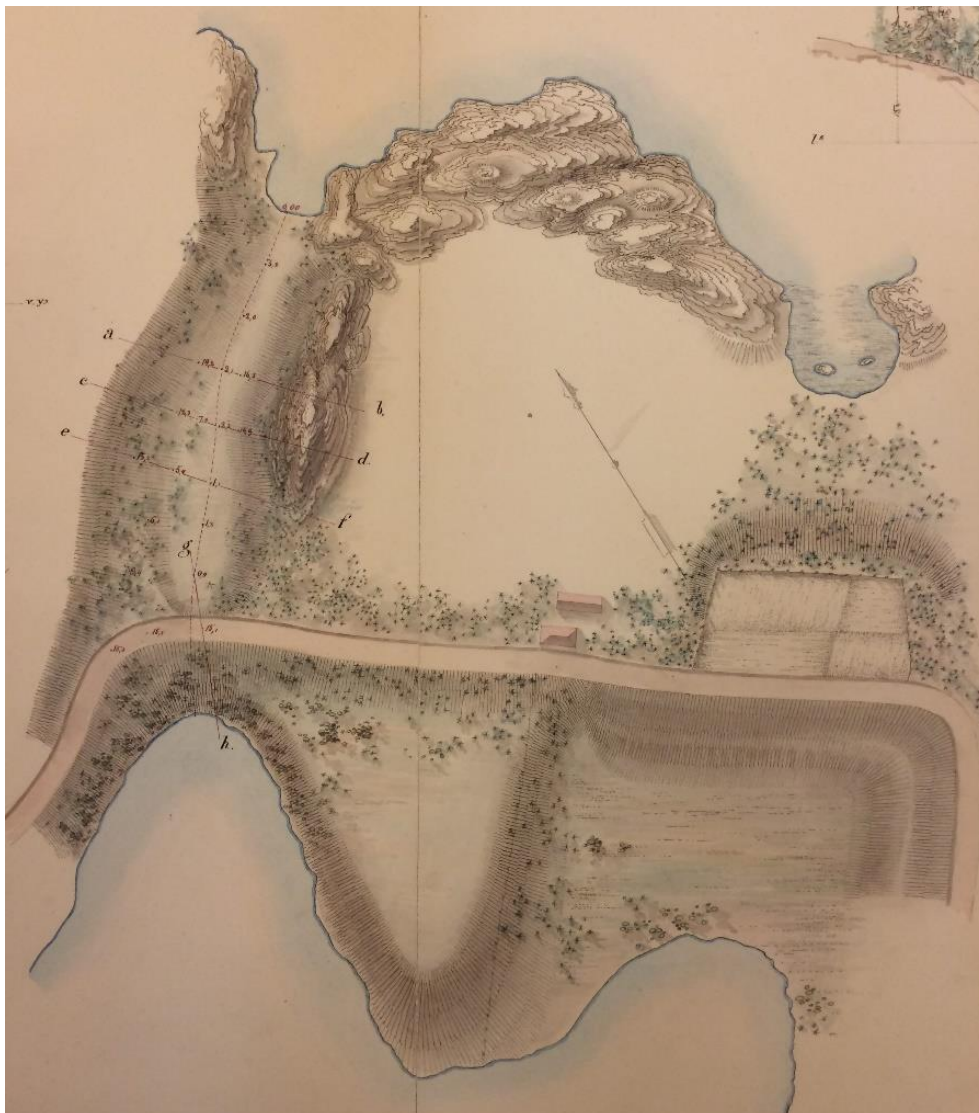
Ryssgraven 1869 enligt en topografisk karta i Krigsarkivet. Kartan visar tydligt en sänka där kanalen funnits och även konturerna av den tidigare holmen i sundet. (Kartan tillkom för att rekognoscera platser för att försvara övergångarna vid Stäkets sund och Ryssgraven).

7 Otto Modig undersöker Ryssgraven 1839

1839 gjordes undersökningar av Stäkets sund och andra sund i syfte att komma tillrätta med de återkommande översvämningarna under vår och höst i farleden till Uppsala. Man passade även på att undersöka passet vid Ryssgraven. Undersökningarna leddes av kaptenen Otto Modig vid föregångaren till Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen (VoV). Resultatet blev bl a att Stäkets sund och bräddavloppet vid Biskopsholmen uppmuddrades och en avloppskanal anlades vid brofästet, men inga åtgärder vidtogs vid Ryssgraven.



Otto Modig (1803-77) är väg- och vattenbyggnadsingenjören som givet oss en beskrivning av kanalen. Vid undersökningen av Ryssgraven var han chef för norra kanaldistriktet samt adjutant vid Storamiralsämbetets tredje avdelning som hade överinseendet över rikets väg- och vattenbyggnader. Han blev senare chef för Kungliga Styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader.



"Belägenheten vid Ryssviken", avmätt i augusti anno 1839 av Otto Modig. Kartan har så vitt känt inte publicerats tidigare.

Den vertikala linjen mellan vikarna visar kanalbottens sträckning över näset. Strandlinjen låg knappt en halvmeter lägre än idag.

På kartan finns även tre tvärsnitt av kanalen vilka visas på nästa sida..



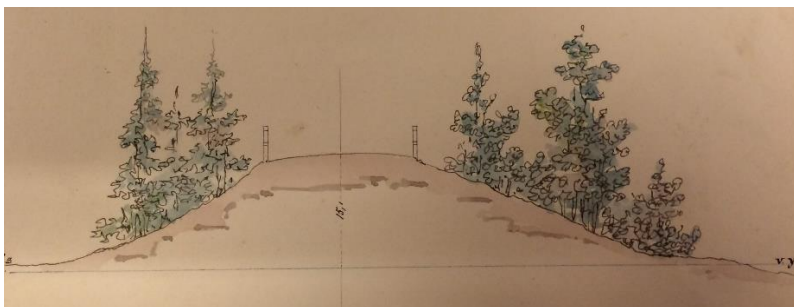
*Tvärsnitt a-b, vilket är den djupaste skärningen.
Platsen bör vara mellan motorvägen och dammen. Kanalen syns tydligt med sina stensatta kanter. Kanalbotten låg här 2,1 fot (ca 65 cm) ovanför vattennivån.
Landskapet är kraftigt förändrat idag. Slänterna är borta och platsen är närmast flack.*



*Tvärsnitt c-d.
Platsen bör vara mellan dammen och f d järnvägsvall. Kanalbotten låg här 2,2 fot (ca 65 cm) ovanför vattennivån.*



*Tvärsnitt e-f.
Platsen bör vara under järnvägsvall. Kanalbotten låg här 1,1 fot (ca 35 cm) ovanför vattennivån.*



*Tvärsnitt g-h.
Visar landsvägsbanken över kanalen. Marknivån är på båda sidor om banken obetydligt över vattennivån.*

Modig nämner i sitt betänkande att han undersökt Ryssgraven eftersom den då och då förts på tal som en möjlig farled för att undvika Stäkets sunds besvärligheter. Modig konstaterade dock att passet hade branta höjder och hade berg som endast låg dryga halvmeter ovanför vattnet och på flera ställen var dalgången endast 3-3,5 meter bred. Modig fann Ryssgraven vara så oländig att han befarade så många svårigheter och betydande kostnader att det inte fanns anledning till några ytterligare undersökningar.

Utsnitt ur Modigs betänkande vad gäller Ryssgraven:

"Slutligen får jag äran anföra: att, då jag många gånger hört omtalas den för åvägabringandet af en ny ändamålsenlig farled (derigenom Stäksundet med dess besvärligheter kunde undvikas) vid så kallade Ryssgraven, cirka 1/4 dels mil väster om Stäket, befintliga ypperliga belägenhet, så ansåg jag nödigt att äfven planmätta och afväga detta pass, för att alternativt kunna framställa project om kanals öppnande denna väg, i händelse verkliga så fördelaktig local derstädes anträffades som densamma utgifvits vara utaf personer, hvilka endast lösligen från landsvägen betraktat läget. Specialkartan No 3 redogör öfver ifrågavarande local, hvilken jag, - i anseende till de branta höjder och berg hvaraf den öfver lägsta vattnet väl endast 2 á 3 fot högt belägna, men också på åtskilliga ställen blott 10 á 12 fot breda, dalgången mellan Vikarna är innesluten - funnit vara så oländig och gifva anledning till att befara så många svårigheter och betydliga kostnader vid dess bearbetande, att jag icke ansett det löna mödan deröfver nu uprätta någon kalkyl, helst en kanal-anläggning här skulle kosta minst 3 á 4 gånger mera än en kanal från Stäksundet till fattig Viken. Som detta förhållande utröntes på stället vid planmätningen, syntes mig i följd deraf ej eller vara skäl att förspilla någon tid med en noggrann mättnings och pejlings verkställande uti Vikarna å ömse sidor om passet vid Ryssviken."

Någon ny farled genom Ryssgraven blev det således inte, men vi fick en synnerligen informativ beskrivning över den stensatta kanalen för överskottsvatten, vilken uppenbart ännu var fullt synlig. Av beskrivningen framgår att sänkan var ungefär 140 m lång. I sänkan fanns en murad grav som var 3 meter bred och upp till drygt 1 meter djup med stensatta kanter, åtminstone i kanalens norra del där den var djupast. (Nerman uppger djupet till 1,8 m. Detta djupmått återfinns inte på kartan utan kanske är en felskrivning av 1,2 m). Kanalbottens läge i förhållande till Mälarens dåvarande vattennivå mättes på sju punkter (jfr kartan). I norr låg kanalbotten 3.8 fot (ca 1,15 m) ovanför vattennivån, därefter 2.0, 2.1 och 2.2 fot (0,6-0,65 m) och strax före landsvägen 1.1, 1.3 och 0.9 fot (0,3-0,4 m). Kanalen sluttade något åt söder med en höjdskillnad om ca 85 cm mellan ändpunkterna.

1853 övervägde man att anlägga en bro vid Ryssgraven i samband med att Dalkarlsbacken lades om i en ny vägsträckning. Bakgrunden var att strandägarna vid Mälaren oroade sig för markskador vid översvämningar. Länsstyrelsen skrev därför till kungs och begärde statsbidrag för byggande av en 20-30 fot (6-9 m) lång valvbro för att avbörda flodvattnet. Någon bro blev det inte då myndigheterna ansåg att det var lämpligare att reglera vattnet vid Stäkets sund.

8 Ryssgraven idag

Inte mycket av den historiska kanalansläggningen vid Ryssgraven har sparats till vår tid. Anledningen är de omfattande och återkommande arbeten som utförts i syfte att minska landsvägens besvärliga backar på båda sidor om näset. Flera gånger har det gjorts bankhöjningar för landsvägen över näset och 1875 byggdes även en hög järnvägsbank tvärs över Ryssgraven.

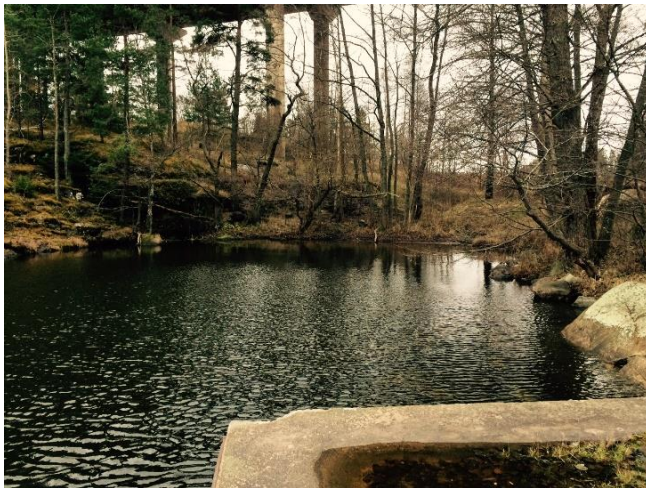
En sockenbeskrivning från 1928 anger att Ryssgraven nu var en "3 m bred remna och att stensättningen av den nu inte syns till". Under 1930-talet drogs den nya och breda Enköpingsvägen fram över näset och då byggdes den höga betongbanken. I samband med detta besiktigades lämningarna efter kanalen. De syntes då som en ca 100 m lång sänka från den norra viken fram till järnvägsbanken. Sänkan hade delvis steniga sluttningar och botten och på vissa ställen fanns markerade raka "strand"kanter. Tyvärr hade de bäst bevarade kanterna förstörts då man tagit stenar till vägarbetena.

I den äldre fornminnesförteckningen för Kungsängen, som upprättades 1951, gavs kanalplatsen beteckningen fornlämning nr 3 (idag Kungsängen 3:1). Då syntes en ca 100 m lång lövskogsbevuxen sänka fram till järnvägsbanken och i vars mittparti man kunde skönja den gamla kanalbotten med delvis stensatta kanter. 1972 gjordes kompletterande anteckningar i förteckningen där sänkan beskrevs vara ca 90 m lång, ca 15 m bred vid randen och 3-4 m djup. Det fanns en tydligt urgrävd bottenfåra som var ca 4 m bred och ca 1 m djup.

1968, strax före motorvägsbygget, gjorde riksantikvarieämbetet en uppmätning av platsen. Enligt den var den övermossade sträckningen drygt 80 m lång och 5 m bred med tydliga sidovallar med delvis nedrasade stenar i storleken 0,2-0,7 m. Kanalen hade haft ett djup om 0,4 m med raka sidor. Vid den uppdatering som gjordes 1979 av fornminnesregistret anges sänkan vara oregelbunden, 40 m lång, 3-15 m bred och 1-2 m djup, i södra delen avsmalnande.

Som framgår av ovanstående har de synliga tecknen efter hand blivit allt färre. Terrängen i sänkan har genom markarbeten förändrats så kraftigt att markens lutning idag t o m blivit den rakt motsatta mot kanalens lutning. En liten damm har anlagts långt ovanför den ursprungliga marknivån.

För att vara en unik fornlämning av riksintresse är inte mycket bevarat. En informationsskylt om Ryssgravens historia vore nog på sin plats.



Ryssgraven idag, sedd från norra viken vid badplatsen. Ett dike längst in i viken markerar den ungefärliga platsen för kanalen. Foto författaren 2015.

Källförteckning

Riksantikvarieämbetets nya och gamla fornminnesregister
Riksantikvarieämbetets rapporter 1931-12-01 och 1971 B15
Lantmäterikartor över Kyrkbyn, Ekhammar och Almare-Stäket
Storamiralämbetets tredje avdelning, objekt 1537 (riksarkivet) samt diverse skrivelser
Styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader, skrivelser 1853
VoV-karta över Ryssgraven 1903 (riksarkivet)
Statens vägverk projekteringskontoret 1987 F4BB:10 (stadsarkivet)
Lars-Erik Åses skrifter om strandförskjutningen, GFF 1969-70
Upplands kommunikationer av Carl M. Kjellberg, 1905.
Hvarest gräfte sig Olaf Haraldsson ut ur Mälaren av Gustaf Nerman, 1893
Om kanaler och slussar av Gustaf Nerman, 1894
Inre vattenvägar i Uppland av Yngve Rollof
Namn- och ordgeografiska studier av Ivar Modéer
UKF:s hemsida
Besök på plats.