# ÅNGBÅTARNA PÅ UPPSALA

## En översikt över seglationerna före 1890

*Av BIRGER JARL*

Sjötrafiken på Uppsala var en gång, särskilt vid 1800-talets slut, mycket blomstrande. Men nu i våra dagar lever den ett tynande liv. Främsta orsaken härtill är det oerhört starka övertag som landkommunikationerna, järnväg-, bil- och busstrafik, erhållit. Vem vill åka till Stockholm på båt i 6 timmar, när tåget tar bara 50 minuter? Lastbussar gå med varorna utan omlastning och sommarvillsägarna åka ut till villan vid Ekoln eller Skofjärden med buss eller i egen bil. Det sista passagerarfartyget Uppsala—Stockholm, ångfartyget NYA UPSALA, gick sin sista tur 1939. Nu är det bara en passagerarbåt kvar på skansen i Uppsala hamn: den goda ångslupen EKOLN II, som sommartid går till Sigtuna och mellanliggande bryggor. Lastångfartyget SIGNE var, när den lade upp 1944, den sista resten av den en gång så omfattande ångbåtsfarten på Uppsala. Hamnlivet i Uppsala hamn är icke mer vad det en gång varit.

Tiden kan därför vara inne att ge en överblick av den reguljära ångbåtstrafiken på Uppsala.

Sjöleden upp genom Mälaren mot Uppsala och vice versa har stolta anor. Forntidens vikingaskepp styrde här, lastade med allsköns varor, upp mot Svearikets konungasäte vid Uppsala högar. Konungens ledungsflotta, samlad från kärnlandet Tiundaland, drevs med frisk rodd ner mot samlingsplatserna Sigtuna och Stockholm för att slutligen med full styrka på vidare vatten uppta den sjökamp som situationen krävde. Mästerligt har denna fornstämning tolkats av Olof Thunman i stroferna:

Här var skeppsväg fordomtima.
Här för randigt vadmalssegel
ned mot Mälarn knarren styrde
lastad tungt med skinn och tjära,
som mot guld och välska vapen
skiftades i Dorestad.

Här gled svears ledungsflotta
nedför vårligt svällda fören.
Vita sköldar, röda sköldar
blänkte från var drakes reling,
när ett folklands kämpaskara
drog mot havet djärv och glad.

Knarrar och koggar kunde under medeltid och Vasatid stäva upp mot det gamla Östra Aros för att leverera varor till Disting och Ersmässa. Hur mycket skulle icke de gamla stränderna kunna berätta!

Vår kunskap om sjötrafiken på denna led i gammal tid är mycket liten. Det blir först på 1600-talet vi komma i kontakt med förhållanden, vilka kunna anses vara upptakten till den reguljära persontrafik, som under alltmer fasta former började tillämpas i och med ångbåtsturerna alltifrån 1800-talets början. Skeppare i det organiserade skepparskråret ombesörjde lastbefordran på segelfartyg, men då landskjutsförhållandena för persontrafiken blevo alltmer svåra, väcktes tanken att post- och personbefordan skulle ske på segeljakter med bestämda avgångstider. Det visade sig nu att det endast var en akademisk borgare, som ville våga försöket, nämligen den mångfrestande professorn Olof Rudbeck. Till allt annat blev Rudbeck 1667 också skeppare i Uppsala. Som participant hade han sin svåger Johan Lohrman, son till borgmästaren Thomas Lohrman. Efter Rudbecks död 1702 fortsatte hans änka rörelsen. År 1719 överenskom professor Olof Rudbeck d. y. med borgerskapet att gemensamt hålla postjakterna.

I och med ångkraftens införande i fartygen inträder en ny epok i sjöfarten. Spridda försök härmed hade redan vid 1700-talets slut gjorts, men först ett stycke in på 1800-talet

var man så färdig med utexperimenterandet av kombinationen ångmaskin-fartyg att man kunde tillämpa det nya systemet i praktiskt bruk. Det är den mekaniskt skicklige engelsmannen Samuel Owen, med tiden acklimatiserad svensk, som får ta åt sig äran att vara pionjär i vårt land. Säreget nog var traden Stockholm—Uppsala den segelled som fick den första reguljära ångbåtstrafiken. Den 30 september 1818 var den stora dagen. Det var nämligen då som Owens hjulångare AMPHITRITE gick till Västerås och Uppsala marknader från Stockholm, medförande passagerare. Den stolta segelleden upp mot Svearikets forna kärnland fick bli skådeplatsen för en av de största händelserna också i vårt kommunikationsväsendes yngre historia. Och därmed hade ångbåtstrafiken på Uppsala inletts. Och vår historik, som skall omfatta tiden före 1890, kan börja.

AMPHITRITES avfärd skedde från Riddarholmen i Stockholm kl. 9 om morgonen sagda datum 1818. Den 7 sept. hade följande annons stått att läsa i Stockholms Dagligt Allehanda:

»Som jag den 19 dennes, med mitt Ång-Machins-Fartyg reser till Wästerås Marknad, och ärnar vara här åter till den 26 dennes, för att sedan resa till Upsala Marknad, får jag giva tillkänna att Passagerare mottagas emot 6 Rd Banco Person för fram- och återresan till Wästerås och 5 Rd Banco för fram och återresan till Upsala; och kunna de som sig härav vilja begagna, anteckna sig på mitt Kontor för båda resorna inom den 16 dennes. Resan till Wästerås företages på det sätt, att kl. 9 om morgonen den 19 avgår Ång-Machins-Fartyget till Strängnäs, hvarest nattkvarter tages; morgonen därpå fortsättes resan till Wästerås; den 25 bliver hemresan på enahanda sätt; den 30 dennes om morgonen avgår Ång-Machins-Fartyget till Upsala, samt hemgår därifrån den 3 Oktober. Till lättnad för dem som på de vanlige tider, innan desse resor företages, önska resa till Drottningholm, kunna dagen förut få köpa Biljetter hos kassören Lagerblad i Sockerbruksboden vid Riddarhus-Torget; även den 3 Oktober säljas de på nämnde ställe.

Stockholm den 3 September 1818.

Samuel Owen.»

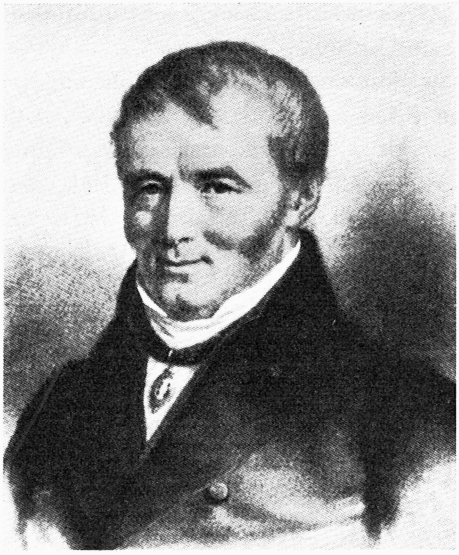

Bild 1. SAMUEL OWEN (1774—1854).

Owen nämner icke fartygets namn i annonsen då detsamma nämligen gick utan namn de första åren. Den i annonsen nämnde kassören Lagerblad var den förste ångbåtskommissionären i Sverige.

Under de två följande åren torde AMPHITRITE ej ha besökt Uppsala. Fartyget gick nämligen då i reguljär trafik på Drottningholm. Men 14 juni 1821 befann sig fartyget på väg till Uppsala med passagerare, som »vilja därstädes övervara Magister-Promotionen». Ett par malörer hände under resan, tämligen obetydliga om de hänt i vår tid. I Lundin och Strindbergs »Gamla Stockholm» berättas härom: »År 1821 hade AMPHITRITE en fatal resa till Upsala. Den gick på grund på en lerbank vid Stäket, kom flott efter 2 1/2 timmes arbete, men stötte ånyo på vid Flottsund där den blev sittande hårt fast. Uppståndelsen bland passagerarna vart stor. Damerna fingo inkvartera sig i gårdarna omkring och herrarna vandrade in till Upsala. Ryktet om det förfärliga skeppsbrottet gick till Stockholm i förstoring och väckte allmän uppståndelse, tills allt blev förklarat.»

Samuel Owen lät sig emellertid icke avskräcka, ty samma år den 30 sept. avgick åter AMPHITRITE till Uppsala, där höstmarknad pågick. I annonsen framhöll Owen att »passagerarnas antal får ej överstiga 100 Personer», en bestämmelse, som troligen var en följd av klagomål över för stor trängsel föregående resa.

Bild 2. O. E. Carlsund (1809—1884).

Amphitrite blev så småningom sänkt vid Owens verkstad på Kungsholmen, där nu Kungl. Myntet är beläget.

Den 6 maj 1822 sattes en ny ångare i trafik på Uppsala, nämligen den av Samuel Owen samma år byggda hjulångaren Upsala, också den av trä med en längd av 78,25 fot, bredd 14,19 fot samt med en maskinstyrka av 22 hkr. 200 passagerare kunde tagas. Kl. 8 fm. avgick Upsala från Stockholm och mellan 4 och 5 em. skedde ankomsten. Nockeby, Stäket, Rosersberg, Sigtuna och Skokloster m. fl. platser anlöptes. Biljettpriset till Uppsala var 2 Rd i salongen och 1 Rd på däck. Kommissionär i Stockholm var Strindberg & son och i Uppsala handl. Littorin. Restauration fanns ombord. Två turer i veckan avsågs, men det gick inte längre än till början av juni, på grund av att vattenståndet i ån sjönk katastrofalt. Slutstationen måste förläggas till Flottsund och ett avtal ingicks med gästgivaren på Alsike gästgivaregård att möta med hästar, så att passagerarna skulle komma upp till staden. Försöket att på sådant sätt uppehålla trafiken misslyckades. Vattnet sjönk ytterligare och de största svårigheterna torde ha varit att passera Stäket och Eriksund, där då ännu inga sprängningar företagits. Den 21 juni inställdes trafiken och ångaren Upsala insattes tillsvidare på Arboga.

Flottsund var, i förbigående sagt, ännu vid denna tid ett färjläge, d. v. s. landsvägstrafiken mellan Fyrisåns bägge stränder för-

medlades av en färja. Denna ersattes 1831 av en bro, som fanns kvar ända till 1924, då den nu befintliga bron öppnades. Vid brobygget användes i stor utsträckning manskap från Kungl. Upplands regemente. Entreprenör för bygget var C. J. Reuter. Färjan arrenderades av en handl. Carl Edman, som tillika arrenderade den där befintliga krogen. Arrendatorn fick taga upp avgifter av alla landsvägstrafikanter enligt av Kungl. Befallningshavande fastställd taxa. Sjötrafiken var däremot fri.

År 1823 upptogs trafiken åter på Uppsala men endast en tur i veckan under en följd av år. År 1825 pågingo muddringsarbeten i Fyrisån, troligen för första gången, ånyo måste slutstationen förläggas till Flottsund.

Landshövdingen ansåg ångaren UPSALAS trafik mycket betydelsefull och yttrade vid tillfälle att »hela södra och västra delen av länet har, genom den tillstötande Mälaren, en vig och lätt sjöcommunication med huvudstaden och flera andra städer».

En del trassel och besvär med gods och passagerare tycks av en kungörelse att döma ha förekommit: »Till undvikande av obehagligheter och förluster för ägarna, bör, i anseende till hittills ofta lämnade oriktiga uppgifter, allt fraktgods, som hädanefter sändes med Ångfartyget UPSALA, först uppvisas uti Strindbergs bod vid Stads Smedjegatan, innan detsamma å fartyget avlämnas eller Biljetter däråt köpes, vilket bör ske aftonen före varje avseglingsdag till kl. 9.»

Ångaren UPSALA gick i trafik till och med 1838, varefter den sänktes och fick sin grav tillsammans med AMPHITRITE vid Owens verkstad. De båda båtarna jämte en del andra utgöra nu underlaget till den plan, som är belägen mellan Kungl. Myntet och Norr Mälarstrand.

UPSALA ägdes av ett Stockholmsbolag. Mot slutet av 1820-talet fördes den av I. Linbohm och på 1830-talet av H. Wahlquist och P. Dahlberg.

Hur blygsam den första ångbåtstrafiken på Uppsala än var hade den dock visat att det bästa trafikmedlet under den isfria delen av året var ångbåten. 1837 insattes en nybyggd hjulbåt vid namn FREYA ägd av ett bolag i Stockholm. Båten var byggd av ek på Kolboda varv efter ritningar av O. E. Carlsund, chef för Motala verkstad. Fartygets längd var 83,5 fot, bredd 12,8 fot, dess maskinstyrka 60 hkr. Fartyget var mycket högt och rankt och därför illa omtyckt. Det oaktat höll sig FREYA kvar på uppsalatraden till 1845, såldes därefter till västkusten och omdöptes till Carl IX. Båten fördes av E. A. Ollman, L. A. Bergman, J. F. Söderström och C. M. Palmgren.

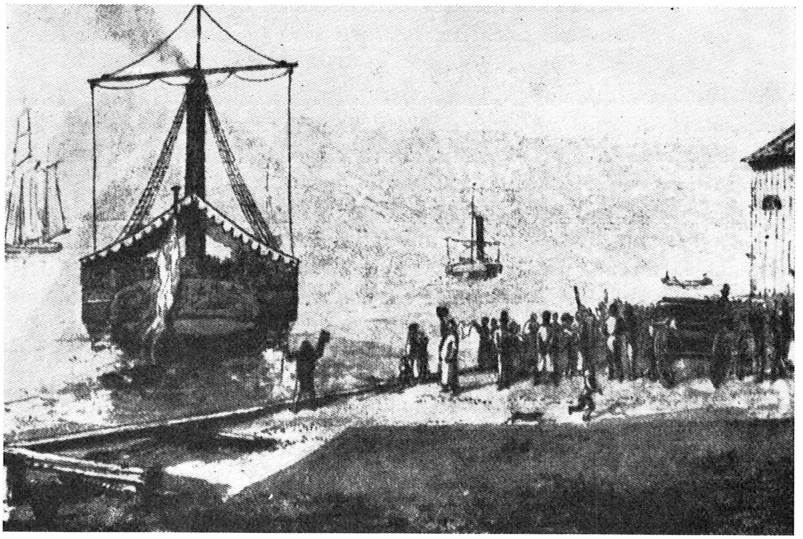

Bild 3. Ångbåten lägger ut från Riddarholmen. Lavering av A. Wetterlind, 1826. Göteborgs museum.

Samtidigt med FREYA tafikerades Uppsala av en i Norrköping byggd hjulångare UPLAND, ritad av J. G. von Sydow och av ungefär samma storlek som FREYA, men endast 32 hkr maskinstyrka. Den ägdes av ett uppsalabolag och fördes av H. Wahlquist, tidigare befälhavare på UPSALA. Trafiken började 1837. Med FREYA och UPLAND hade Uppsala fått 4 ordinarie båtturer i veckan.

Mellan åren 1837—1840 trafikerades Uppsala ytterligare av ångfartyget THOR, som förut under namnet SLEIPNER utfört bogseringar i Vänern. THOR kunde ej med någon framgång konkurrera med de två andra båtarna, varför den togs ur trafiken och sattes under namnet WERMLAND in på kanalfart med anlöpande av Karlstad. Senare sålde rederiet båten till ett göteborgsrederi, där den erhöll namnet IDOG.

Hittills hade alla Uppsalabåtarna varit byggda av trä. När FREYA såldes, efterträddes hon av en nybyggd järnångare UPSALA, som sålunda fick samma namn som den gamla träbåten. Trafiken uppehölls nu av UPLAND och den nya UPSALA alternerande. Troligen är det dessa båtar Gunnar Wennerberg syftar på i sin glunt »Huruledes Gluntens svårmod skingras på källaren Äpplet av Magisterns vårfantasier», där det heter:

»Och när ångbåten kommer min bror
finns det böckling ombord som jag tror.»

Nu var det slut med hjulångarnas tidevarv. En ny ångare, CARL VON LINNÉ, insattes på traden 1849. Denna var, i likhet med den senaste UPSALA, byggd av järn med en maskinstyrka av 60 hkr, men den stora nyheten var att CARL VON LINNÉ var utrustad med p r o p e l l e r. Utrymmet för passagerare och gods var betydligt större än på en hjulångare. Farten var också högre. På första resan till Uppsala 17 nov. 1849 användes en tid av endast 5 1/2 timme. Kostnaden för fartyget var så kontrakterat att priset skulle bli 48,000 Rdr om 9 1/2 knop uppnåddes men 54,000 om det blev 11 knop. Farten blev endast 9 1/2 knop. I Tidningen Upsala för 23 nov. lästes en välkomstdikt till ångaren av signaturen »Pedro». Första och sista stroferna av diktens tio löd:

O, var välkommen hit! En talrik skara
Af ungdom här dig räcker gladt sin hand;
Ty du är kär för dem af namnet bara,
I det du lägger till vid Fyris strand,
Invid den stranden, der, som häfden säger,
Allt stort i Nordanland sin vagga eger.
— — —
Lef länge, unga skepp, lef ut oss alla;
Bliv åldrig, som din store Carl en gång!
Studenter hit i rika flockar kalla,
Att hemta bildning för en lefnad lång;
Men för dem också rastlöst ut i lifvet
Att verka såsom män i hvad de blivit!

Trafiken på Uppsala kunde nu uppehållas med dagliga turer. Dessutom gjorde båtarna lustresor till bl. a. Vik, Skokloster och Rosersberg och allt gick väl i lås för Upsala Ångfartygs-Bolag, som bolaget hette. Men »nämn mig en fröjd som varar beständigt»! År 1853 blev det besvärligt för bolaget och dess båtar i det att en koleraepidemi lamslog trafiken. Som epidemien härjade svårt i Stockholm avlystes passagerartrafiken och båtarna fingo vid Flottsund lossa och lasta sitt gods.

Bolagets bekymmer hade ökats genom att på vårsidan en konkurrent dykt upp. Den 24 maj annonserades i Tidningen Upsala att ångfartyget ACTIV skulle trafikera traden Stockholm-Uppsala med två turer i veckan med gods och passagerare. ACTIV hade tidigare gått på Södertälje och andra mälarorter, tydligen i kon-

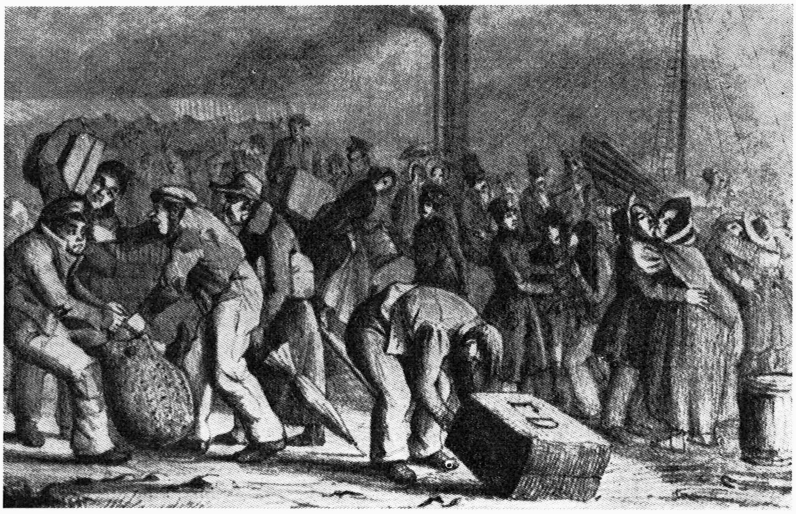

Bild 4. En ångare har anlänt till Riddarholmen. Teckning av Fr. von Dardel.

kurrenssyfte, men överallt misslyckats. Den blev inte långvarig på uppsalatraden heller. Trots ett mycket flitigt annonserande tycks företaget ha upphört redan i september. ACTIV som var hjulbåt med en 16 hkr maskin, såldes samma år till Norrland. Ägare var ett stockholmsbolag, som kallade sig »Nya Aktie-Bolaget för Uppsala Sjöfart». Kommissionär i Uppsala var C. J. Kolm.

Kommissionär för Upsala Ångfartygs-Bolags båtar var vid denna tid den mycket namnkunnige Jean Ph. Boggiano. Ångbåtskontoret var inrymt i »hörnhuset vid hamnen» d. v. s. i det nu försvunna »Sju helvetes gluggar».

De första ångbåtarna voro i mångt och mycket primitiva, ej minst vad det gäller maskineriet. Examinerade maskinister funnos ännu ej. Befälhavarna måste själva övervaka maskinmanövrerna och kunskaperna voro inte så värst lysande. Man får inte undra på om passagerarna många gånger voro oroliga, helst då det gick sjö. Men då vädret var vackert levdes friskt undan. De manliga passagerarna, som tyckte sig vara ute på äventyr, ville dricka och sjunga, tyckte dessutom att »sjön sög», något, som ju befordrar aptit både på mat och dryck. Restauration fanns ombord. Kaptenerna bjödos av alla. De voro »stora män» för tillfället och imponerade genom sina förmodade kunskaper såväl i farvattnets

och sjömanskapets som maskineriets mysterier. Mången befälhavare hade icke det då för tiden stora modet att säga nej. Det berättas att en kapten, som fann att strömmen vid Stäket var för stark för att komma fram emot, med något svävande röst utropade: »Ja, mitt herrskap, det syns att vi äro något överlastade!» En hop studenter, som voro med som passagerare, svarade under hurrarop: »Ja det syns, det syns!» Huruvida fartyget lyckades taga sig upp för strömmen den gången förtäljes icke.

Under ångbåtarnas första tid var icke blott själva resan med dem en märkvärdighet, även deras avgång och ankomst voro viktiga tilldragelser, detta till och med i huvudstaden. Stockholms enda ångbåtshamn var under många år Riddarholmen. När ångfartyget inkommit på Riddarfjärden och hunnit nedanför Skinnarviksbergen, lossades från fartyget 2 eller 4 skott med små kanoner på däck. Mycket folk skyndade nu utför den branta Riddarholmsbacken ned till hamnen för att se det märkvärdiga fartyget och dess passagerare, vilka ansågos minst lika märkvärdiga. Sjåare och annat löst folk rev och slet med passagerarnas gods och reseffekter för att förtjäna en hacka. Det gällde för passagerarna att se upp med vilken »buse» man fick till hjälp.

I Uppsala avlossade båtarna sina skott, när de kommo strax nedanför »Fördärvet», det gamla värdshuset som låg på gamla tullhusets plats. Säkert är att skotten hade samma verkan i Uppsala som i Stockholm: borgare, hantverkare, studenter och lärda professorer kommo sättande ned till landningsplatsen för att taga i skärskådande underverket med alla dess passagerare och ej minst kaptenen, som stod på kommandobryggan iklädd någon slags livrock och hög hatt, i det närmaste av samma form och resning som fartygets skorsten.

När passagerarna voro ilandsläppta invaderades fartygets restauration av hungriga och törstiga studenter och borgare, ty där fanns det »böckling ombord som jag tror» och andra läckerheter. Seden att besöka fartygens restaurationer höll i sig ända in i sen tid. Det berättas att ett lag studenter festade upp ett bekommet stipendium i en båtrestauration på en veckas tid. Härunder hann gästerna vara med om två turer till Stockholm!

År 1853 lät ångbåtsbolaget bygga ett nytt fartyg. Upsala nummer två började bli omodern. Uppdraget att bygga det nya fartyget lämnades till Motala mek. verkstad med dess chef O. E. Carlsund. Fartygets namn skulle bli Prins Gustaf. Leveransen kom dock att mycket fördröjas. Detta berodde på att Motala verkstad var överhopad med arbeten för flottans räkning — närmare bestämt med maskineriet till linjeskeppet Carl Johan — som måste forceras på

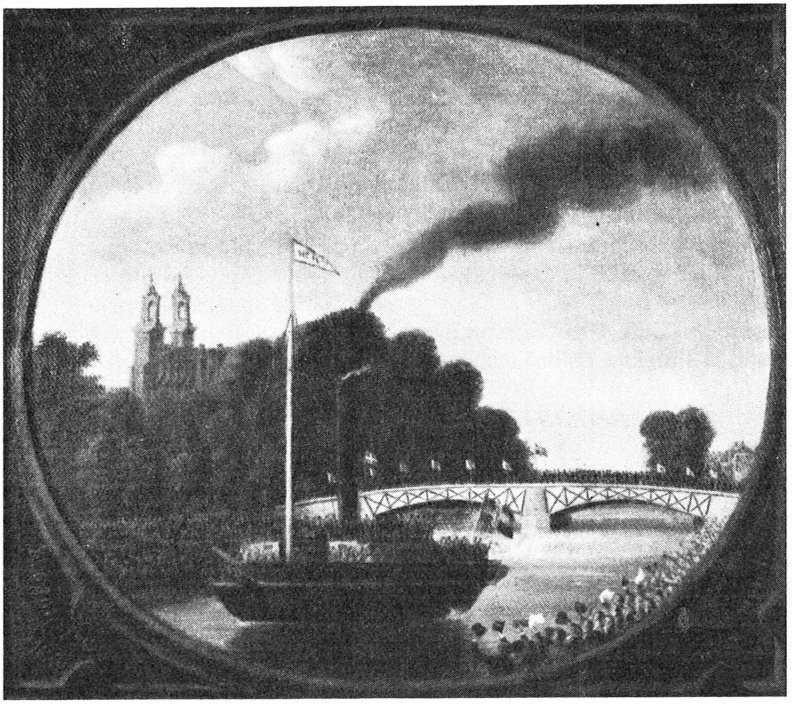

Bild 5. Ångaren FREYA lämnar Uppsala efter ett nordiskt studentmöte på 1840-talet.

grund av det då oroliga tillståndet i Östersjön. Bolaget hade ej räknat med så oerhörd försening utan hade försålt UPSALA till ett Sundsvallsrederi med villkor att leverera båten sommaren 1854. Ångarens turer upphörde i augusti, varefter den avgick till Sundsvall, där den fick namnet EUGENIE. Med endast två båtar var det svårt för bolaget att tillgodose trafiken, varför ångaren ENKÖPING förhyrdes. Den blev dock inte långvarig på traden; redan i september blev strömmen i Stäket för stark för dess svaga maskin. Trafiken uppehölls nu ända till seglationens slut och ända till påföljande höst av CARL VON LINNÉ och UPLAND.

Våren 1855 bröt en ovanligt kraftig isgång sönder dykdalber och bron vid Stäket. Genom landshövding Kræmer anskaffades en arbetsstyrka som rensade upp farleden och iståndsatte bron och dykdalberna. Dock kom seglationen ej igång förrän 15 maj. De

två båtarna fingo under sommaren svårt att tillgodose trafiken. Tidningen Upsala uttömde sin vredes skålar över Motala verkstad och dess chef för den försenade leveransen av Prins Gustaf. Äntligen, den 3 oktober, anlände Prins Gustaf till Uppsala förd av kapten Fr. Roos och med självaste varvschefen Carlsund ombord. Traden kunde åter trafikeras av tre båtar, men redan den 27 nov. fann sig bolaget föranlåtet att lägga upp båtarna på grund av stark isbildning.

Almare Stäkets bro, som år från år blev allt bedrövligare både för sjöfart och landsvägstrafik, blev 1860 helt utdömd. Upsala Ångfartygs-Bolag hade under de sist förflutna åren uppvisat glänsande bokslut. Utdelningen på aktierna var 25 proc.! År 1860 beslöt bolaget bidraga med 5,000 rdr rm till ett nytt brobygge vid Stäket. Den gamla bron låg i kröken i nedre delen av farleden. Brokistorna finnas ännu kvar. Det var sålunda på den mest olämpliga plats ur sjöfartssynpunkt sett. Farleden bildar nästan ett S och just här, där bron låg, trängs allt vattnet från övre Mälaren samman och bildar under vår- och höstflödena en veritabel fors. Fallet kan vara ända till 45 cm och mera. Den nya bron placerades längre norrut, där farleden är rak och bredare. Dock var detta inte den lyckligaste lösningen. Bättre hade varit att rensa upp den s. k. Ryssgraven väster om Stäkesön och lägga en bro även hit, ty här hade farleden blivit så gott som rak från Granhammarfjärden till Görveln. Den gamla bron hade då kunnat bibehållas efter nödiga reparationer för landsvägstrafiken. Bron blev emellertid placerad där den än i dag ligger. När Västeråsbanan byggdes drogs denna på bank över Ryssgraven och bro vid Stäket, varför sjöfarten hade att passera två broar.

Även vårflödet 1860 ställde till med trassel. Sålunda måste Prins Gustaf, när den den 3 maj avgick på sin första resa till Uppsala på grund av svåra förhållanden förtöja vid en brygga nedanför Stäket. Ångaren fick kvarligga ända till den 6 maj innan den kunde taga sig upp. Tre timmar tog Stäket att forcera.

Den 30 maj 1860 hade ångf. Prins Gustaf äran att som passagerare räkna DD. KK. HH. hertigen och hertiginnan av Östergötland (sedermera konung Oscar II och drottning Sofia). De skulle nämligen övervara magisterpromotionen i Uppsala. Vid fartygets ankomst var mycket folk församlat på båda sidor om ån. Åskådarna stodo packade ända ned till Fördärvet på östra sidan och långt ned mot Kap på den västra. Vid tilläggsplatsen hade studentkåren ställt upp i öppen fyrkant för mottagningen. Länets, stadens och akademiens spetsar voro talrikt representerade. Tal höllos och studentsång ljöd. Återfärden företogs med samma båt. Befäl-

havaren å PRINS GUSTAF, kapten Roos, blev av hertigen förärad en guldnål och hans maka, restauratrisen, en guldbrosch.

Emellertid ökades både frakt och passageraretrafik så att bolaget funnit sig föranlåtet att beställa ännu en ångare. Den 7 aug. 1860 läses i Tidningen Upsala: »Den å herr Lindbergs factori wid Stora Warfwet i Stockholm beställda nya ångfartyget UPSALA lärer wara så nära färdigt, att machinen är profwad, och återstår blott målningen på däck, som blifwit fördröjd genom den ostadiga wäderleken. Fartyget torde således wara att snart hit förwänta». Det nämnda faktoriet var William Lindbergs Södra varvet.

Propellerångfartyget UPSALA, byggt av järn med en maskinstyrka av 30 hkr, anlände till Uppsala på sin första resa 16 aug. 1860 med P. G. Nordblom som befälhavare. Den 21 i samma månad annonserades den för första gången. Priset för ångaren var 48,000 kr. Uppsala hade nu inte mindre än fyra ångare på Stockholm, alla tillhörande Upsala Ångfartygs-Bolag. UPLAND annonserades dock för sista gången 11 sept. s. å. Bolaget hade nämligen fått ett gott anbud på båten och försålde den. Så småningom kom den till Norrland, där den fick namnet SOLLEFTEÅ.

Passagerare till Sigtuna voro vid denna tid ganska vanlottade på sättet att komma iland från båtarna och ombord på dem. Någon kajbyggnad fanns då inte i Sigtuna, ej heller någon brygga i närheten, varför utrodd fick tillgripas. Detta hade sina stora olägenheter, synnerligast för damer med deras vidlyftiga kjolar och för äldre personer i allmänhet. Bolaget beslöt 1861 att tillsammans med Sigtuna stad anlägga en brygga vid Ropsten. Båtarna skulle dock inte lägga till vid bryggan andra dagar än då två båtar avgingo från Uppsala eller Stockholm; endast den ena skulle då lägga till. Sigtuna brygga kom dock inte till förrän 1863.

1861 års bolagsstämma beslöt även att tillsätta kommitté för att utarbeta förslag till nya frakt- och passagerartaxor. Tidningen Upsala var mycket från mot bolagets höga taxor och påyrkade en sänkning. Tidningens krav hade fog för sig. Det visade de stora utdelningarna. Å andra sidan vädrade nog bolaget konkurrens om ingen förändring till det bättre vidtogs. Den kom också, som vi snart skola se.

CARL VON LINNÉ öppnade seglationen 25 april. Seglationen artade sig bra för bolaget. Passagerartrafiken var mycket livlig; båtfart var för denna tid ett mycket bekvämt fortskaffningsmedel. Varje ny båt som byggdes erhöll allt bättre bekvämligheter. Ännu hade dock inga beständiga tak över akterdäck utförts, endast ett s. k. suntält av segelduk gav passagerarna skydd. På en resa till

Stockholm råkade PRINS GUSTAF på Riddarfjärden ut för malören att få sitt suntält uppbränt av glödande flagor från skorstenen. Bolaget blev ersättningsskyldigt för den skada passagerarnas kläder utsattes för.

En annan gång råkade UPLAND ut för en tråkig historia. Ångfartyget var på lustresa till Wik, där ett lantbruksmöte pågick. Vid avgången skulle avgångssalut skjutas. Det var vanligt vid lustresor. Folk var nyfikna och trängdes kring gasten som skulle avfyra kanonen. Olyckan ville att en student, som stod alldeles inpå kanonen, träffades av en bit av knallhatten, vilket renderade honom förlusten av ena ögat. Samma år påtalar Tidningen Upsala badlivet i Fyrisån nedanför Polacksbacken. Den ondgör sig särskilt över att beväringen kommenderas ned till ån för badning just de tider båten kommer. Sålunda relateras ett fall då ett större antal beväringar badade just som båten kom. »De blevo ej ens kvar i vattnet», skriver tidningen, »utan gingo upp på land och ställde upp sig i en lång rad i sin paradisiska dräkt och detta ehuru en del lägre befäl varit närvarande.»

PRINS GUSTAF fick även detta år den höga äran att tjänstgöra som »kunglig lustjakt». Carl XV företog nämligen en resa med fartyget till Uppsala och åter till Stockholm.

I september 1861 anlände till Uppsala ångfartyget ODEN från Göteborg med last av Carnegies porter. Porterbryggeriet ville genom tansporten utröna om frakten skulle ställa sig billigare med ett direkt fartyg än med omlastning i Stockholm. Troligen utföll experimentet till klen belåtenhet, ty transport av denna art höres ej vidare av.

1861 års seglation skulle inte avlöpa utan en chock för ångbåtsbolaget. Vintern kom tidigt, varför båtarna fingo lägga upp redan 21 nov. Men ett Stockholmsrederi undrade om det verkligen var så allvarligt med isförhållandena. Alltnog ankom 29 nov. ångaren ELFKUNGEN med full last, som lossades vid Flottsund, varefter båten gick upp i ån för att hämta en i isen fastnad segelskuta. ELFKUNGEN orkade dock inte få den loss utan måste gå till Stockholm utan skuta. Dagen därpå kom ytterligare en främmande ångare, ångfartyget GARIBALDI, med full last av styckegods. De nämnda fartygen gjorde sedermera ytterligare två resor vardera till Flottsund. Den 15 dec. kom ELFKUNGEN sista resan. Fartygen hade följaktligen uppehållit trafiken två höst- eller vinterveckor till stor förargelse för Uppsalabolaget. Denna »insats» av de två båtarna inspirerar Tidningen Upsala att plädera för bildandet av ett nytt bolag för konkurrens med det gamla och rekommenderar ångfartyget GARIBALDI till inköp. Uppsalabolaget beskylldes för

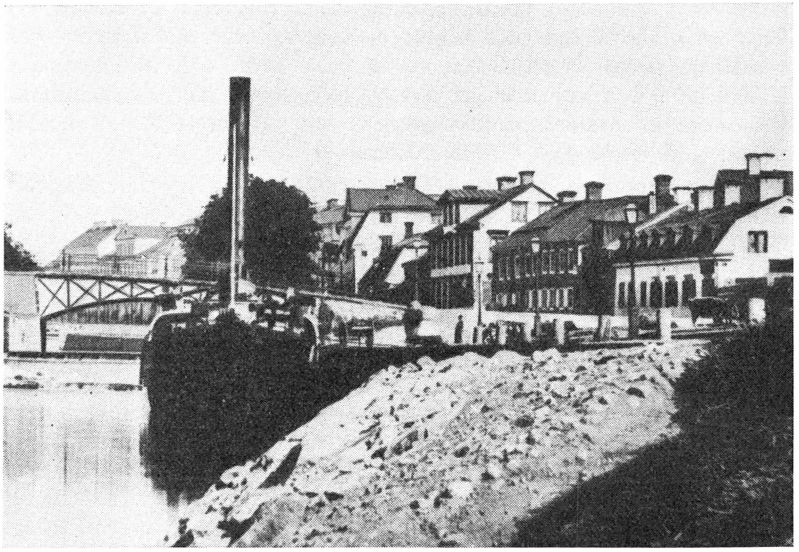

Bild 6. Ångaren Fyris i Uppsala hamn, foto från 1850-talet.

monopolistiska strävanden och att dess främsta mål var stor utdelning; denna hade en följd av år utgjort 25 proc.

Nästa år började en skarp konkurrens. Ett antal affärsmän i Uppsala bildade nu ett bolag, inköpte Garibaldi och satte in den på traden. Till kommissionär i Uppsala antogs C. J. Kolm med kontor Kungsängsgatan 13. Senare flyttades kontoret ned till Islandet, möjligen till »Sju helvetes gluggar». Alltnog! Tidningen Upsala hälsar ångaren välkommen i de mest bombastiska ordalag och mellan raderna kan man läsa död och fördömelse över det gamla bolaget.

Denna sommar började de s. k. »skojarresorna», vilka fortsatte till långt fram i tiden. Ångf. Garibaldi annonserade lustresa till Stockholm midsommaraftonen kl. 11,30 em. med återresa midsommardagen kl. 4 em. Det andra bolaget, som vid annonsens publicering redan disponerat och annonserat sina turer för midsommarhelgen, kunde då inte möta konkurrensen med likadana resor. Den 28 i samma månad var det hänt! Då annonserades Upsala för lustresa till Stockholm med avgång från Uppsala kl. 11 em. och åter från Stockholm den 29 kl. 11 em. Biljettpriset var detsamma 3 Rdr fram och tillbaka. Benämningen »skojarresor härrör sig av den

minst sagt blandade publik som deltog i resorna. Dessutom var levernet ombord inte det bästa; ej ovanligt var att styrmän och besättning fingo ingripa för att avstyra bråk och annat ohägn. Många gånger måste bråkiga passagerare stuvas ner i lastrummet. Ett annat av befälet praktiserat sätt var att landsätta en bråkig person vid en brygga i »ödemarken».

Upsala Ångfartygs-Bolag höll i juni 1862 extra bolagsstämma, varvid beslöts att släppa ut 100 nya aktier och att beställa ett nytt fartyg för 70,000 rdr. Södra varvet i Stockholm fick uppdrag att bygga fartyget, vars namn skulle bli FYRIS.

Bokslutet för ångfartyget GARIBALDIS seglation 1862 visade ett tillfredsställande resultat, varför delägarna beslöto att turerna skulle fortsätta även 1863. GARIBALDI blev första båt för året och hälsades vid passerandet med salut från Stäket och Ultuna, Mottagandet i Uppsala blev inte mindre varmt. Mycket folk hade samlats vid tilläggsplatsen för att hälsa den första båten för året med hurrarop och salut. En dylik ceremoni var inte specifik just för detta året och denna båten. Plägsed var att första båt för året skulle emottagas på detta sätt. Saluten bibehölls för övrigt vid Ultuna till långt in på 1920-talet.

GARIBALDI ankom 10 april och den 14 annonserades samtliga båtar. Den 3 juni anlände det nybyggda ångfartyget FYRIS på prov- och besiktningsresa. Fartyget, byggt av järn med en maskinstyrka av 60 hkr, uppnådde 10 knop, vilket var en ansenlig fart för den tidens fartyg av denna storlek. Ångaren var utrustad med tre salonger: en försalong för restaurationen samt en herrsalong och en damsalong akterut. 220 passagerare fick fartyget taga. Befälhavare var G. M. Petersén. Efter ankomsten till Uppsala bjöd bolaget besiktningsmännen, varvets representanter och fartygsbefälet på middag på Strömparterren eller Flustret som det numera heter. Uppsala hade nu inte mindre än fem båtar. Turlistan för dem hade följande utseende:

En av ångarna PRINS GUSTAF, CARL VON LINNÉ, UPSALA och FYRIS från både Stockholm och Uppsala alla vardagar kl. 8 fm. och 3 em. Söndagar kl. 8 fm.

GARIBALDI från Stockholm måndag, onsdag och lördag kl. 1 em.
från Uppsala tisdag och torsdag kl. 1 em.
från Uppsala söndagar kl. 9 fm.

Att passagerare räckte till för alla båtarna berodde på att järnvägen ännu inte fanns. Konkurrensen var emellertid skarp. GARIBALDI annonserade om nedsatta biljettpriser. De andra båtarna måste följa efter. Så fortgick det hela seglationen igenom. Att det ekonomiska resultatet inte kunde bli så lysande som förr om

Bild 7. Uppsala hamn och Strömparterren. Ångbåten är CARL VON LINNÉ. Teckning från 1861.

åren säger sig självt. Tanken på samsegling började så småningom uppstå hos bägge parter och man beslöt att samsegla under 1864 års seglation. Sålunda skulle samma taxor tillämpas. Godset skulle alltid lämnas till och mottagas av den båt, som gick först. Tur- och returbiljetter gällde 8 dagar till vilken som helst av båtarna. Kommissionärer skulle vara: i Stockholm C. O. Strindberg för samtliga båtar, i Uppsala J. P. Boggiano för Uppsala Ångfartygs-Bolags båtar och J. O. Abenius för GARIBALDI. Upsala Ångfartygs-Bolag beslöt vid samma stämma att tilldela Samuel Owens änka en gratifikation av 100 rdr om året att utgå under 3 år såsom en gärd av aktning för hennes avlidne makes förtjänster om den svenska handelsflottan.

Aktieägarna i ångf. GARIBALDI hade stämma den 24 febr. 1864 och beslöt att uttala sitt stora missnöje med de oerhört höga hamnumgälderna i Uppsala. Ångf. GARIBALDIS umgälder gingo i Uppsala upp till 2,441: 56 för 101 tur- och returresor och 4 lustresor. I Stockholm gingo umgälderna endast till 166: 08 Rdr, allt för 1863 års seglation. Det var följaktligen 15 gånger större hamnumgälder

i Uppsala än i Stockholm. För att i någon mån eliminera utgifterna passade också båtarna på att, vid minsta ishinder i ån, lossa och lasta vid Flottsund.

Vid denna tid fanns en mindre brygga i ån mitt för Eklundshov. Uppsalaborna ville gärna under pågående möten på Polacksbacken komma dit ut på ett billigt och bekvämt sätt. Promenadvägarna voro icke i samma goda skick som nu. Dessutom lockade Flottsund. Visserligen anlöpte de stora båtarna Flottsunds brygga, men biljettpriset dit var inte så lågt som folk ansåg det borde vara. Tidningen Upsala började därför plädera för en ångslupsförbindelse från hamnen till ovannämnda platser och eventuellt till Wik och Skokloster. Det var dock inte så lätt att finansiera ett dylikt företag med de hamnumgälder hamndirektionen bestämde. Slupen skulle enligt intressenternas förmenande betala inte mindre än 20 Rdr pr dubbelresa. Det var ju oerhört. Efter mycket om och men lyckades ett bolag, företrätt av H. W. Söderman d. ä. att komma till en skälig uppgörelse med hamndirektionen. Det blev förresten Kungl. Maj:t som ytterst bestämde avgifterna. Alltnog anskaffades en liten ångslup vid namn MENOTTI och sattes till att börja med in på traden Strömparterren—Eklundshov—Ultuna—Flottsund. Biljettpriserna voro till Eklundshov 5 öre, Ultuna 15 öre och Flottsund 25 öre. De stora båtarna togo 50 öre till Flottsund. När regementsmötena pågick gick MENOTTI fram och tillbaka mellan Strömparterren och Eklundshovsbryggan; övriga tider under sommaren utsträcktes trafiken till Flottsund, dock endast onsdagar, lördagar och söndagar. Dessemellan uthyrdes båten till enskilda sällskap.

Kajen i Uppsala hade vid denna tid föga utsträckning. Man kan utan överdrift påstå att den var obefintlig. Nedom Islandsfallet fanns en liten roddbåtshamn avsedd för alla de roddbåtar, med vilka fiskare och landsbor neråt ån och vid Ekolns stränder togo sig in till staden för att sälja sina produkter och köpa hem varor. Söder om roddbåtshamnen var den egentliga ångbåtsbryggan. Nedanför »Fördärvet» fanns ytterligare en brygga för segelskutor. Sjöfarten måste uthärda synnerligen trånga och obekväma hamnförhållanden. 1864 beslöt hamndirektionen att utbygga hamnen omkring 1,000 fot, d. v. s. vid pass 330 meter. På så vis kom en sammanhängande kaj ända från roddbåtshamnen till nuvarande Ångqvarn till stånd. Dessutom bestämdes att västra åbanken skulle uppmuddras, så att fartygen bekvämare kunde komma förbi varandra. Att åtgärderna voro av behovet påkallade framgår därav att ibland ej mindre än drygt tjugutalet fartyg funnos i hamnen. Roddbåtshamnen igenfylldes 1877, varvid kajen kunde förlängas ända fram till fallet.

Bild 8. Hamnen i Uppsala med ångaren GARIBALDI, 1880-talet.

Ett par malörer inträffade för två av båtarna hösten 1864. Vintern kom tidigt. PRINS GUSTAF och LINNÉ fingo lägga upp redan 10 okt., de övriga något senare. GARIBALDI skulle dock om möjligt fortsätta något till. Men 4 nov., när ångaren var på uppgående i ån, fick den propellern sönderslagen i isen och måste lägga till vid Ultuna, där lossa upp lasten och landsätta passagerarna. Fartygets eget folk lyckades emellertid verkställa en nödtorftig reparation, så att fartyget kunde ta sig till Stockholm där det hade sin reservpropeller. Det hade under tiden slagit om till blidväder, varför PRINS GUSTAF och UPSALA åter sattes i gång. De gingo inte längre än till Flottsund. Nu var det UPSALAS tur att slå sönder propellern. Den 25 nov. upphörde seglationen för gott.

När GARIBALDI följande år öppnade seglationen någon av de sista dagarna i april, blev Tidningen Upsala rent av lyrisk. Den skriver: »Årets första ångbåt spelar i Uppsala enahanda, men wida större rol, än den första lärkan på många andra ställen. Med den första ångbåtens ankomst anses wåren hafwa inträdt på fullt alwar, denne lifwets mäktige genius, som kommer alla pulsar att slå fortare, warmare, eldigare, som manar lifwet fram i hela skapelsen.» Samseglingen fortsätter, men för att i största möjliga mån utnyttja tonnaget sättes en av båtarna in på traden Stockholm—Örsundsbro med en tur i veckan.

Den lilla ångslupen MENOTTI annonserar om turer mellan Strömparterren och Eklundshovsbryggan »om wäderleken det tillåter och wiktigare förhinder ej möta».

Farleden var fortfarande besvärlig på sina håll, bl. a. i Erikssund. Väg- och Vattenbyggnadskåren, vars skyldighet det var att svara för ledens framkomlighet, får påskrivet för att en skuta fastnat i Erikssund och låg till hinders. Ångarna PRINS GUSTAF och GARIBALDI hade flera timmars arbete med att draga den loss så att de själva kunde komma igenom sundet. Numera är bergknallen, som skutan fastnade på, bortsprängd.

1866 inträffade en händelse i Uppsala sjöfartshistoria som troligen var den första i sitt slag. Ångfartyget GARIBALDI anlände nämligen från Stockholm med full last redan en dag i januari. Båtarna hade för länge sedan lagt upp för vintern, men strax efter nyår blev det ovanligt milt varför GARIBALDI beordrades lasta på Uppsala. Den kunde fortsätta någon tid framåt innan den definitivt fick lägga upp. GARIBALDI fick emellertid helt oväntat hjälp med godset, ty 5 febr. anlände till Uppsala en vilt främmande båt, RUNAN, och som annonserade reguliära turer till och från Stockholm. Ägarna till båten tänkte förmodligen »äta sig in» på traden. Det blev bara denna resan. Den starka kölden återkom och båda båtarna måste ge tappt.

Ångfartyget GARIBALDIS aktieägare kunde glädja sig åt ett mycket gott resultat. Styrelsen föreslog inte mindre än 33 1/3 proc. utdelning. Stämman nöjde sig dock med 12 proc. Resten överfördes till reservfonden. Vid samma bolagsstämma, 28 febr. 1866, erhöll fartygets befälhavare, kapten A. J. Ehrlin, en kaffekanna av silver jämte gräddskål såsom uttryck för fartygsbolagets uppskattning av den nit och redlighet kapten Ehrlin visat i tjänsten.

Järnvägsbygget Stockholm—Uppsala, som pågått ett par år, började nu nalkas sin fullbordan. Upsala Ångfartygs-Bolag förstod att den nya landtrafiken skulle i hög grad decimera sjötrafiken. För den skull utbjöd bolaget ångarna PRINS GUSTAF och CARL VON LINNÉ till salu i annons 21 aug. 1866. PRINS GUSTAF såldes till Norrtälje för 15,000 Rdr och LINNÉ till William Lindberg i Stockholm för 17,000 Rdr. LINNÉ sattes in på Köping ett par år, varefter den såldes till Sundsvall. Fartyget gick sedermera genom många händer men återkom till Stockholm 1911. För andra gången såldes fartyget till Norrland år 1924, där det så sent som 1932 användes som bogserbåt i Sundsvallsdistriktet under namnet DROTT. Kapten Nordblom på UPSALA efterträddes av kapten A. F. Kruse.

När järnvägslinjen Stockholm—Uppsala i september 1866 öppnades för trafik nedsatte ångbåtsbolagen biljettpriserna till: salong

Till Stockholm
afgå alternerande Ångf. UPSALA
och GARIBALDI
hvarje dag kl. 8 f. m.
och återvända till *Upsala* hvarje
dag kl. 9 f. m.
Tour- och Retour-biljetter till
salong, gällande för 8 dagar à 3
Rdr säljas endast å kontoren.
3000 J. Ph. Boggiano.

Bild 9. Den första sjöfartsannonsen med kliché i Uppsalapressen. Tidningen Upsala 10 okt. 1873.

2: 50, akterdäck 2 och fördäck 1: 25 Rdr. Allt Stockholm—Uppsala eller tvärtom. Priset till bryggorna reducerades också i skälig grad.

Befälhavarna på de försålda ångarna, kaptenerna Roos och Palmgren, som efter försäljningen blevo utan anställning, tillerkändes av bolaget 2,500 Rdr vardera. Palmgren blev samma år fyrmästare å fyrskeppet Utgrunden i Kalmarsund.

1867 års seglation började inte förrän 21 maj. Endast FYRIS, UPSALA och GARIBALDI uppehöllo nu trafiken med en tur om dagen från vardera hållet. Det oaktat gick en av båtarna en tur i veckan Stockholm—Örsundsbro. Biljettpriset reducerades ytterligare. Salong och akterdäck betingade sålunda 2 Rdr och fördäck 1 Rdr; tur och retur 3 Rdr.

Delägarna i den lilla ångslupen MENOTTI, som i april kallats till sammanträde för att besluta om bolagets upplösning och ångslupens försäljning, annonserar dock om turer under midsommarhelgen till Flottsund med anlöpande av Eklundshov, Centralhospitalet, Ultuna, Liljekonvaljeholmen och Sunnersta. Den senare bryggan låg då ända uppe i Sunnerstaviken, vilken nu är nästan igenväxt.

Den 16 juli 1867 läses i Tidningen Upsala en tvåspaltig annons med stor rubrik att ångslupen MENOTTI skall trafikera traden Upp-

sala—Örsundsbro med fyra turer i veckan. Annonsen, som var undertecknad »Bestyrelsen», var intagen i tidningen mest varje gång den kom ut ända till den 16 aug., då annonsen tillkännagiver att turerna inställas tills vidare. MENOTTI blev sålunda pionjären på denna trad.

Den nuvarande Vindbron, som förmedlar landtrafiken mellan östra och västra åstränderna strax nedom Ulleråkers sjukhus, öppnades för trafik 2 juli 1868.

Åren 1869—75 trafikerades Stockholmstraden endast av UPSALA och GARIBALDI med dagliga turer från båda hållen. Lustresande sällskap och föreningar hade att medfölja de ordinarie båtarna. Bortresan företogs sålunda med en båt och hemresan med en annan. För att de lustresande skulle få uppehålla sig tillräckligt länge på den plats, dit de farit, måste ruckning på ankomsttiden göras. Det blev självfallet till stort men för de ordinarie passagerarna, som på så sätt kunde få en restid av ända till 12 timmar Stockholm —Uppsala.

1870 skrev tidningen »Fäderneslandet», salig i åminnelse, att Uppsalabåtarna skulle försäljas och sjötrafiken på Uppsala nedläggas. Detta uppfordrade Tidningen Upsala till en dementi, vars kraft framgår av den avslutande sammanfattningen: »Uppgifterna är således, liksom de fleste af nämnde, hederwärde korrespondents uppgifter, den gröfsta osanning.»

De långt fram på 1900-talet så populära söndagsresorna till Skokloster ta under 1871 sin början. En annan nyhet var ett slags samtrafik med S. J. Tur- och returbiljetter lösta för söndagsresa med båt till Stockholm gällde även för återresa med bantåg från Stockholm antingen på söndagskvällen eller med något av de första tågen på måndagsmorgonen. Ett slags veckobörjans-biljetter således. Biljettpriset var mycket sympatiskt. Sålunda kostade en biljett, som berättigade till salongsplats på båt och 2. klass på järnväg, endast 3 Rdr. Akterdäck på båt och 3. klass på järnväg 2: 50 Rdr.

Den 12 aug. 1870 annonserades en ångslup SVANEN för resor mellan Uppsala och Varpsund anlöpande Dalby, Wik, Sjöö, Friberg, Arnö och Katrinedal. Företaget torde ha varit skäligen dödfött, ty annonsen förekommer inte mer än denna enda gång. Samma år beslöt Ångf. A. B. Garibaldi på extra bolagsstämma att ångaren GARIBALDI skulle undergå en genomgripande reparation samtidigt som en ny maskin, mera bränslebesparande, skulle sättas in. När seglationen 1871 skulle börja var fartyget inte färdigt. För att kunna uppehålla traden förhyrde bolaget ångfartyget HÅLLSVIKEN II, som uppehöll trafik på Södermanlands skärgård.

Ångfartygens annonser voro under konkurrenstiden stora och

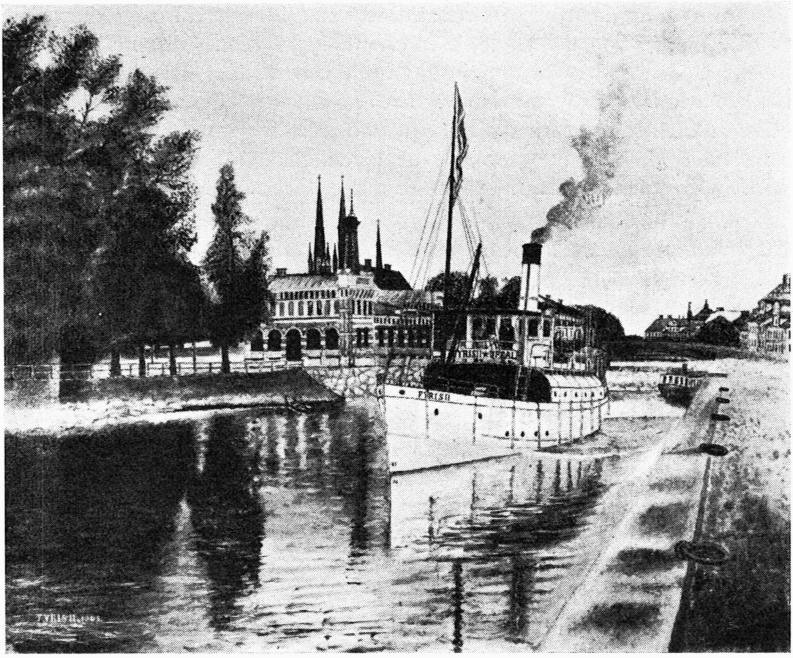

Bild 10. Ångaren FYRIS II, tidigare kallad FYRIS. Oljemålning av sjökapten C. A. Holmgren.

iögonenfallande, men när samseglingen började smälte de så samman att de voro svåra att upptäcka. Den 10 oktober 1873 förekommer för första gången, ovanför rubriken, en kliché föreställande en ångare under segel. Samma kliché används än i dag i vissa tidningars sjöfartsannonser.

Utvecklingen av Uppsalasjöfarten gick raskt framåt och Garibaldibolaget, med H. W. Söderman d. ä. som huvudintressent, insåg att tonnaget var i behov av förnyelse. På extra bolagsstämma 1875 beslöts att beställa en ny ångare för 75,000 Rdr. Samtidigt beslöts att öka aktiekapitalet. Bergsunds Mekaniska Verkstads A. B. fick bygga det nya fartyget, som vid dopet erhöll namnet FYRIS. Det blev sålunda den andra båten med detta namn. Sedermera blev namnet ändrat till FYRIS II. I september 1875 blev godstillgången så riklig att UPSALA och GARIBALDI inte hann med att skeppa allt, varför en ångare FREDRIKSBORG från Stockholm förhyrdes.

Den nya ångaren FYRIS väntades vara färdig i juni 1876. Det dröjde dock ända till 12 sept. innan fartyget kom. Till befälhavare utsågs A. J. Ehrlin, förut befälhavare å GARIBALDI; detta fartyg fick till befälhavare A. H. Ehrlin, en broder till den förre. FYRIS var en efter den tidens fordringar hypermodern båt om 84 ton och 40 hkrs maskin, med tre salonger under däck. Åter var det tre båtar på traden och alla hemmahörande i Uppsala.

Nämnas kan i förbigående att Uppsala under 1870-talet var hemort för tvenne segelskutor, nämligen slupen LÖPAREN och slupen CARL JOHAN. Bägge fartygen äro upptagna i 1871 och 1873 års skeppslista. Dessutom voro en mängd segelskutor och pråmar destinerade till Uppsala med last av stenkol, salt, kalk, spannmål (majs bl. a.), ved m. m. Från Uppsala utskeppades rå lera, plank, järnmalm, lump och ben m. m.

Malmen, till stor del från Dannemora gruvor, forslades, innan Uppsala—Gävle järnväg blev färdig, med foror till Uppsala och lastades där i segelskutor för vidare befordran till olika hamnar där det fanns järnbruk i närheten eller till Stockholm för omlastning i större fartyg för export. När Gävlejärnvägen blev färdig ombesörjde järnvägen malmtransporten till Uppsala. Omlastningen i Uppsala var både kostsam och besvärlig, då den måste ske med häst. Som en följd härav tillkom hamnspåret 1877.

Sommaren 1877 sattes avgångstiden från Uppsala vissa dagar i veckan till kl. 3 em. för ångfartygen FYRIS och GARIBALDI, vilka räknades som snabbgående jämförda med UPSALA. Båtarna skulle angöra endast Skokloster och Sigtuna för tillägg, övriga bryggor för utrodd. På så sätt räknades med en restid Uppsala—Stockholm om endast 5 1/2 timme. Huruvida tiden kunde hållas förmäler inte historien. Alla biljetter från Uppsala eller Stockholm hade hittills måst lösas på ångbåtskontoren i respektive städer, men från och med detta år skedde biljettförsäljningen, utom vid särskilda tillfällen, ombord.

Följande år var ångfartyget UPSALA utsatt för ett svårartat missöde. En större fältmanöver pågick strax söder om Stockholm. Konungen deltog och högkvarteret var till börja med förlagt till Södertälje, men skulle 1 juli förläggas till Vårby. UPSALA blev förhyrd för att utföra en del av flyttningen. Hela kungliga svitens ekonomiavdelning med ett större antal betjäning inlastades i Södertälje. Ångaren hade ej kommit långt på sin färd, förrän den med full fart törnade på Kyrkgrundet i Linasundet. Den halkade av grundet, men började sjunka på grund av en större läcka i botten. Kapten Kruuse satte upp fartyget på ett annat grund, så att det inte skulle sjunka på allt för djupt vatten. Örlogsfartyget Carlsund,

som låg i hamnen med ångan uppe, gick emellertid ut till haveristen och tog ombord den kungliga attiraljen och fortsatte UPSALAS avbrutna resa till Vårby. Orsaken till grundstötningen får nog tillskrivas befälhavarens okunnighet om prickarnas innebörd. Neptunbolaget ombesörjde bärgning för 2,000 kr. Det blev vad man kallar »en kyss» för bolaget, som ägde endast denna båt.

Redaren och ordföranden i Ångf. A. B. Garibaldis styrelse grosshandl. H. W. Söderman d. ä. avsade sig befattningen på bolagsstämman 1879. Till hans efterträdare utsågs G. F. Stadenberg. I Uppsala Ångfartygs-Bolag företogs också regimskifte. A. M. Schram, som hittills varit redare för bolagets enda ångare, efterträddes av bankdirektör P. Lundberg.

År 1880 hemkom Vegaexpeditionen efter sin färd runt Asien och Europa. En mängd fartyg av alla typer gingo Vega till mötes på Trälhavet. Alla voro fullastade med passagerare, som ville bringa Vegaexpeditionen och dess ledare, prof. Nordenskjöld, sin hyllning. FYRIS och GARIBALDI voro även med i denna armada. FYRIS var förhyrd av enskilt sällskap, men GARIBALDI stod till allmänhetens disposition. Uppsalaborna fingo teckna sig för deltagande i Lundequistska bokhandeln till ett antal av 100. Resten biljetter såldes i Stockholm. Efter mötet på Trälhavet dirigerades en del av båtarna i förväg in till Stockholm, bland dem FYRIS, som fick ett mycket förnämligt läge vid Skeppsholmen nedanför Kasern I. GARIBALDI däremot fick medfölja i eskorten av Vega och fick också en mycket bra plats i formeringen. Passagerarna på de båda Uppsalabåtarna voro storbelåtna.

Samma år utökades Uppsalaflottan med ännu en båt. Den 1 juni annonserades ångslupen EKOLN, förd av kapten E. G. Hedlund, till reguliära turer på Skokloster, onsdagar och lördagar 2 turer, övriga dagar 1 tur i vardera riktningen utom söndagar, då den gick lustresor till Flottsund, Hammarskog och Dalby, vilka ibland utsträcktes till Friberg och Arnö. Dalby anlöptes även under vardagsturer. Tisdagar och fredagar gjordes lustresor till Flottsund för en avgift av 20 öre enkel resa. Såsom redare och ordförande i styrelsen för Ångslups Aktiebolaget Ekoln fungerade de första åren handl. C. Söderberg.

Men ännu en överraskning skulle uppsalaborna beskäras. Den 19 juni annonserades ångfartyget NYA UPSALA för reguliär fart på Stockholm. Grossh. H. W. Söderman d. ä. hade nämligen bildat ett nytt bolag, Ångfartygs Aktiebolaget Nya Upsala, och inköpt en ångare, som förut gått på Stockholm—Västerås med namnet WÄSTERÅS. Fartyget var byggt i Motala 1855 av mycket gediget material. Så sent som 1912 hade praktiskt taget inte en enda plåt

förnyats. Maskinen var däremot inte så stark, endast 70 hkr. Sedermera insattes en ny maskin som utvecklade 200 ind. hkr. Fartygets befälhavare var första året kapten C. A. Söderström, men redan året därpå lämnade han befälet till B. P. Sjödin. Turerna blevo två i veckan från vardera hållet. Söndagar anordnades lustresor till bl. a. Mariefred och Drottningholm.

Uppsala kunde nu stoltsera med inte mindre än fyra ångbåtsbolag: Upsala Ångfartygs-Bolag, Ångfartygs A. B. Garibaldi, Ångfartygs A. B. Nya Upsala och Ångslups Aktiebolaget Ekoln.

Den 1 okt. 1881 gjorde det nyförmälda kronprinsparet, sedermera konung Gustav V och drottning Viktoria, sitt högtidliga intåg i Stockholm. Kronan tillhöriga hjulångaren SKÖLDMÖN förde de höga resenärerna från Drottningholm till Riddarholmen. Under färden eskorterades SKÖLDMÖN av ett otal fartyg, alla fullastade med pasagerare. Bland de eskorterande fartygen befann sig även NYA UPSALA, vilken nämnda dag avgick från Uppsala redan kl. 5,30 fm. Biljetter till resan hade i förväg sålts på H. W. Södermans kontor, dels hos Feith & söner och dels å ångbåtskontoret. De biljetter, som inte kunde säljas i Uppsala, såldes sedermera i Stockholm, dit fartyget gick först innan färden till Drottningholm företogs för att ansluta till eskorten.

Redan 10 nov. upphörde de ordinarie turerna med FYRIS, UPSALA och GARIBALDI. NYA UPSALA fortsatte trots isen och kunde hållas i gång ända till jul, då den lade upp under jul- och nyårshelgen för att ånyo ta upp kampen med isarna 14 jan. 1882. Det blev inte mer än en resa.

Ångslups Aktiebolaget Ekoln beslöt på bolagsstämma 16 mars 1882 att anskaffa ytterligare en ångslup. Det blev det lilla ångfartyget NORNAN, fört av kapten G. Settergren. Ångaren var byggd i Stockholm 1869 med en dräktighet av 40 ton och en maskinstyrka om 20 hkr. NORNAN sattes i trafik på Uppsala—Örsundsbro—Högby. Högby ligger vid Alstasjöns västra del och norr om sjön i Nysätra socken. Landsvägsbron vid Örsundsbro måste sålunda passeras. På denna trad gick NORNAN ända till 1889. Folk som skulle resa från Högby måste vara uppe tidigt, ty redan kl. 3 fm. avgick båten till Uppsala. Sjöö, Friberg och Arnö anlöptes vissa dagar i veckan. På söndagarna gjorde ångaren lustresor till platser som Djupviken, Krusenberg, Skokloster, Håtunaholm och längst till Sigtuna. Mest var den förhyrd av sällskap och föreningar.

Ångslupen EKOLN, som föregående år gått endast till Skokloster, utsträckte nu sina turer till Håtunaholm för att nästa år, 1882, gå ända till Vallbyvik mitt emot Sigtunas brygga Aludden. Det blev tydligen ingen affär att gå så långt, ty 1884 går den inte

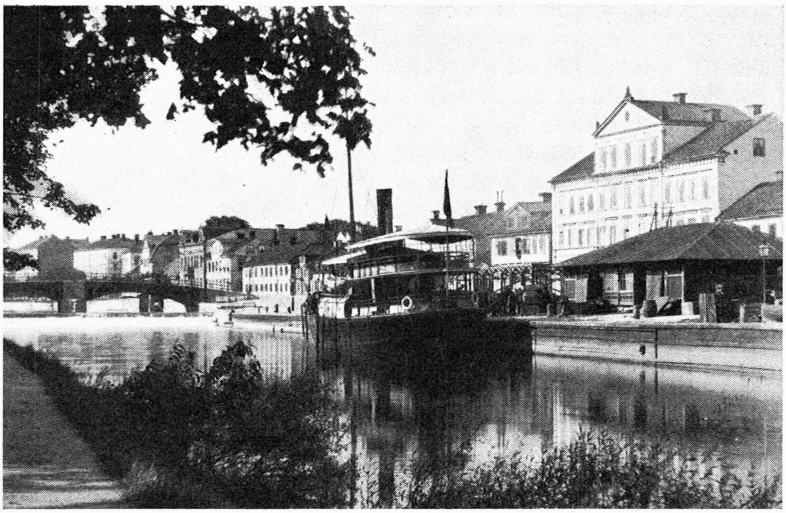

Bild 11. Ångaren NYA UPSALA i Uppsala hamn på 1880-talet.

längre än till Hagbyholm i bukten bortom Torsborg. Uppsalaborna hade redan då börjat bo på sommarnöje på Skofjärdens östra sida.

Stockholmsbåtarna UPSALA, FYRIS och GARIBALDI gå dagliga turer på sin trad, omväxlande med lustresor på söndagarna. NYA UPSALA däremot är helt försvunnen från traden under 1882 års seglation. Den gick hela denna sommar reguliära turer på Stockholm—Linköping. 1883 är den återigen tillbaka på sin vanliga trad och går då i samsegling med de övriga båtarna.

NYA UPSALA, som under vintern 1883—84 moderniserats, är under hela sommaren 1884 och flera år framåt upptagen för lustresor om söndagarna, dels förhyrd av sällskap och föreningar, dels i eget arrangement. Drottningholm och Stockholm voro de mest omtyckta utflyktsorterna. Någon gång utsträcktes resorna till Vaxholm, t. ex. när Kappseglingssällskapet på hösten företog sin insegling till Stockholm efter kappseglingarna på Trälhavet. Då eskorterades nämligen segelbåtarna av en mängd lustresebåtar.

1884 års seglation fick ett bedrövligt slut för NYA UPSALA och FYRIS. UPSALA och GARIBALDI lade upp 22 nov. De mäktade inte forcera isen. NYA UPSALA och FYRIS lastade emellertid i Stockholm och gjorde sällskap från Stockholm den 25:te. De hjälpte varandra i isen. Väl komna i Stäkets närhet fastnade FYRIS, men togs loss av NYA UPSALA. I Erikssund gick NYA UPSALAS propeller all

världens väg och FYRIS måste bogsera. Det gick inte fort, men hur det var kommo de upp i ån fram på natten. Där mötte is av ända till 8 tums (20 cm) tjocklek. FYRIS, som inte alls var byggd för isgång, malde sig emellertid upp med NYA UPSALA på släp så gott som till Ultuna brygga, men då gick även FYRIS propeller. Där låg nu båda båtarna i ån och kunde varken komma fram eller tillbaka. Följande dag sågades en ränna upp till bryggan, varefter båtarna förhalades dit för att lossa. Härefter fingo båtarna gå i vinterkvarter vid Ultuna brygga. Det var nog både första och enda gången som något ångfartyg legat i vinteride på denna plats.

Redaren för ångfartyget UPSALA bankdirektör P. Lundberg avled 8 nov. 1885 och efterträddes av bryggaren J. A. Berlin.

För 1885 års seglation kunde styrelserna för de olika bolagen föreslå till utdelning: Upsala Ångfartygs Aktiebolag 8 proc. Ångfartygs A. B. Garibaldi 8 proc. och Ångfartygs A. B. Nya Upsala 10 proc. Ångslups A. B. Ekoln nöjde sig med att avsätta vinsten till avskrivningar och reservfond. Följande år kunde Nya Upsalabolaget utdela 12 proc. och Ekolnbolaget 5 proc.

Kapten G. Settergren, som fört ångaren NORNAN, blev 1886 befälhavare på NYA UPSALA. Till befälhavare på NORNAN antogs E. G. Hedlund, dittills befälhavare på Ekoln.

Den 15 sept. 1887 voro Ekolnbolagets aktieägare kallade till extra stämma för att ta ställning till anskaffandet av en ändamålsenligare båt än EKOLN. NORNAN motsvarade ej heller tidens krav. Det dröjde dock ett år innan någon annan båt anskaffades. Den 2 juni 1888 sattes en ångslup DELFIN in på traden Uppsala—Näs—Dalby—Sjöö—Bagarbo och vissa dagar Friberg och Varpsund. Ångslupen var 62 fot (omkring 20 m.) lång och mycket lätt på vattnet, varför den lämpade sig väl att gå in till även grunda bryggor. DELFIN fördes av Kapten Ahlin från Håtunaholm. Ångslupen EKOLN uppehöll fortfarande Skoklostertraden under sommaren, men på hösten lade den upp och DELFIN fick göra söndagsresor på Skokloster.

NYA UPSALA, som denna seglation icke samseglade med de övriga båtarna utan konkurrerade med dem, gick så gott som direkt mellan Uppsala och Stockholm. Anlöpte endast Skokloster och Aske för tillägg, övriga bryggor för utrodd. Den var sålunda en slags expressbåt.

Den 15 juli annonserades NYA UPSALA för lustresa till Stockholm med avgång från Uppsala kl. 5 fm. och från Stockholm kl. 9 em. Biljettpriset var endast 1: 75 tur och retur och då fingo passagerarna även fribiljetter till Tivoli! Annonsen var undertecknad

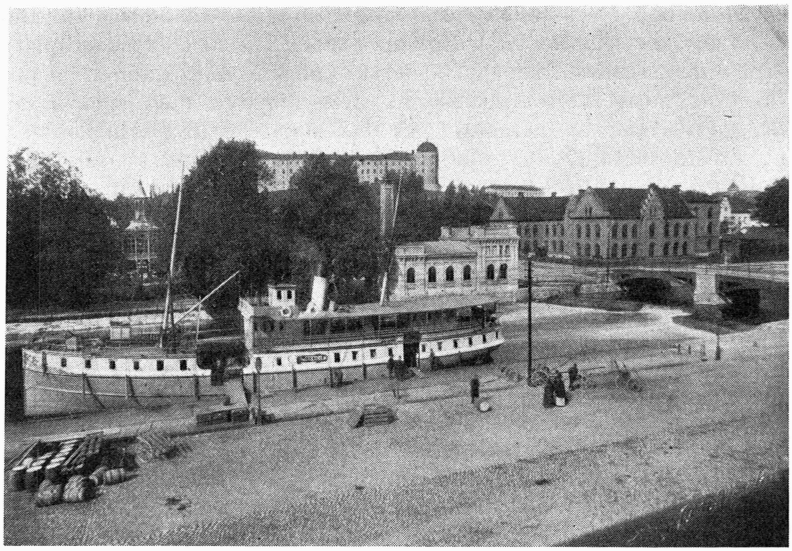

Bild 12. Uppsala hamn med FYRIS I klar för avgång. Foto från 1890-talet.

»Arrangören». Om det var ägaren till Tivoli eller någon annan, som dolde sig under beteckningen, har inte kunnat utrönas.

Följande år, 1889, var samseglingen åter i gång. En av båtarna saknades dock. Ångfartyget GARIBALDI hade definitivt försvunnit från Uppsala. I dess ställe införlivades det nybyggda ångfartyget FYRIS I med Uppsalaflottan. FYRIS I byggdes på Bergsunds Mekaniska Verkstad i Stockholm och var för sin tid en verkligt elegant ångare. Allt utrymme ovan huvuddäcket var avsett för passagerare. Det fanns tre salonger ombord: en stor salong längst akterut och för om denna tvenne damsalonger, varav den ena sedermera blev befälhavarhytt. Längst förut var skansen för däcksfolket och akter därom matsal och kök. Midskepps under övre däck lågo befälshytter och eldareskans. På det rymliga övre däcket lågo damhytt, rökhytt och navigationshytt. Kommandobryggan befann sig på taket, vilket var nödvändigt ur navigationssynpunkt på grund av den höga backen. Alla salonger och hytter voro försedda med stora, rektangulära fönster i stället för de annars brukliga runda eller fyrkantiga ventilerna. Under huvuddäcket funnos två lastrum, maskin- och pannrum med tillhörande kolboxar. Maskinen var en trippelmaskin om 320 ind. hkr och gav fartyget en fart

av 11,5 knop. Kostnaden för fartyget uppgick till 90,000 kr. Befälhavare blev kapten A. J. Ehrlin, som hittills fört FYRIS. Den 18 juni annonserades FYRIS I för första gången. Mottagandet i Uppsala var minst sagt entusiastiskt. När ångaren med sina bägge flaggprydda master skinande vit, med det förgyllda ornamentet i förstäven, sakta gled uppför Fyrisån, hälsades den av salut vid Tullgarn. Mycket folk hade samlats på båda sidor om ån och med frenetiska hurrarop hälsades ångaren välkommen. När FYRIS I lagt till vid kajen fingo intresserade komma ombord för att på närmare håll beskåda »underverket».

FYRIS I blev mycket eftersökt som lustresebåt. Dels var den elegant, dels gjorde den bra fart och dels tog den ett så stort passagerarantal som 362. Dock hade den sina svagheter. Den var mycket hårdarbetad ur lastnings- och lossningssynpunkt. Backens stora höjd medförde besvärligheter att stuva gods på densamma i synnerhet vid högt vattenstånd. Fördäck, inklämt mellan back och mellandäck, lämnade inte mycken plats för gods. Passagen till både matsal och kök måste gå över fördäcket. Förliga lastrumsluckan var i knappaste laget och förrummet sträckte sig långt föröver under huvuddäck, varför det var mycket hårdarbetat. Mellandäck var på styrbords sida mycket rymligt, men på motsatta sidan fanns endast en smal gång mellan pannkappen och de där belägna hytterna, den enda förbindelsen mellan matsalong och akterdäck och aktersalong.

Ångaren FYRIS vars namn ändrades till FYRIS II från och med 1889 års seglation, fick nu till befälhavare kapten K. Cavalli, som sedan 1885 fört GARIBALDI.

Ett annat fartyg, som också försvann från Uppsalas farvatten, var Ekolnbolagets gamla NORNAN. Trafiken på Högby lades ner och ångslupen DELFIN fick upprätthålla turer på Örsundsbro med anlöpande av Friberg och Varpsund vissa dagar. Ångslupen EKOLN gick fortfarande på Skokloster och bryggor i närheten. Bolaget gjorde en avsevärd förlust detta år, inte mindre än 2,384: 09, vilken summa till största delen åtgått till reparationer av båtarna.

Även ångaren UPSALA skulle försvinna inom kort. Upsala Ångfartygs Aktiebolag lyckades inte få till stånd någon samsegling med de övriga bolagen påföljande seglation. Fartyget gjorde två turer i veckan och anlöpte Sigtuna regelbundet. För att locka så många passagerare som möjligt sattes biljettpriset så lågt som till 1: 50 för salongsbiljett och 1: — för däcksbiljett. Fyrisbåtarna och NYA UPSALA, vilka hade samsegling, erbjödo sina passagerare tur och returbiljetter till ett pris av 3: — kr. för salongs- och kr. 1: 50 för däcksbiljett gällande en månad och till vilken som helst av båtarna.

Emellertid tröttnade ångaren UPSALAS rederi på den skarpa konkurrensen. En extra bolagsstämma utlystes, där det beslutades att försälja ångaren till ett konsortium, som skulle trafikera Stockholm —Ängsö, för en summa av 21,500 kr. samt att upplösa bolaget. Bolaget hade då existerat i över 50 år. Den 27 nov. avgick UPSALA på sin sista resa till Stockholm för att där överlämnas till sina nya ägare. I 30 år hade ångaren trafikerat traden.

I och med 1890-talet äro vi inne i en ny epok i uppsalasjöfartens historia. Och den kräver en egen krönika.

## KÄLLOR OCH LITTERATUR.

Stockholms Ångbåtssjöfart 1857—1932, utgiven av Ångbåtsbefälhavare-Sällskapet i Stockholm 1933.

Tidskrift i sjöväsendet 1864.

LUNDIN och STRINDBERG: Gamla Stockholm. Stockholm 1912.

Handbok för Passagerare under Resor med Ångfartygen på Mälaren. Stockholm 1825.

Handlingar rörande Flottsunds färja och bro. Landsarkivet i Uppsala.

Tidningen Upsala 1846—1889.