

Ångbåtshistoria på Fyrisån med inslag av numismatik

Att Uppsala för inte så länge sedan var en stad med omfattande båttrafik uppå Fyrisån, kan vara svårt att tänka sig i dag, men så var fallet under 1800-talet och en bit in på 1900-talet, när ångbåtarna sattes i trafik. Men långt tidigare hade man färdats på Fyrisån med åror och segel. Nyrustade vikingaskepp har rots ner för att errövrå världen. Handels skepp kom under sen medeltid och vasatid med varor och köpenskap till marknader i Uppsala. Bönder och hantverkare kom roende till stan för att sälja sina produkter och på återresan medföra vad stan kunde erbjuda. Den naturliga hamn- och landningsplatsen låg då liksom i dag nedströms Islandsfallet. Nackdelar fanns också, när kylan kom och isen lade sig på ån upphörde all trafik, för att efter islossningen på våren starta på nytt. Å andra sidan medförde frost och snö att landtransporter underlättades, när det blev slädföre på vägarna. Tunga och långväga transporter på land, krävde ett bra före.

Hjulångarnas tid

Den från England hitflyttade, Samuel Owen (1774 -1854), anlade år 1809 ett varv och mekanisk verkstad på Kungsholmen i Stockholm. För övrigt på samma tomt som Staten år 1847 inköpte för att bygga Mynt- och justeringsverket på. Under åren 1816 - 1819 byggde Owen de två första ångbåtarna i Sverige, ursprungligen avsedda för turer inom Stockholms hamnområde. År 1818, den 7 september var en annons införd i Stockholms Dagliga Allehanda, att hans Ång-Machins-Fartyg Amphitrite reser till Västerås Marknad och till Uppsala Marknad. Resan till Uppsala skulle ske den 30 september och beräknades vara åter i Stockholm den 3 oktober. Fram och återresa kostade 5 Rd Banco. Därmed var ångbåtstrafiken inledd på Uppsala, även om man fick vänta ett och ett halvt år tills nästa tur gick av stapeln, så var det en viktig och på sin tid oerhört uppmärksam händelse.



Fig. 1. Samuel Owen. Medalj slagen av Vetenskapsakademien år 1875. Konstnär: Lea Ahlborn (1826-1897). Diam. 31 mm. Hy II:135. Olsén sid 223. På åtsidan ser vi Owens bröstbild v.s. i Vetenskapsakademiens uniform. Fråns. Ett ångfartyg med sidoskovlar i full fart framåt, med röken bolmande ur skorstenen. I aktern är Svenska flaggan hissad. Det är nog ganska säkert att Lea Ahlborn själv prövat på att åka ångbåt. Ex: UUM. Foto: H. Mäkeler. Skala 1,5:1.

Den 6 maj 1822 sattes en ny hjulångare med namnet Upsala i trafik på Uppsala, denna liksom den förra var byggd i trä. Man planerade att göra två turer i veckan i vardera riktningen, men redan i juni var vattenståndet så lågt i Fyrisån att trafik blev omöjlig. Mälaren var vid den här tiden inte reglerad utan vattnet strömmade i stort sett fritt över slusströsklen i Stockholm, ut i saltsjön. Vid den här tiden fanns heller ingen för sjöfarten hindrande bro vid Flottsund, inte långt från Fyrisåns utlopp i Mälaren utan all landsvägsöverfart skedde med färja. Den första bron här började att byggas år 1831. Hur blygsam den första trafiken än varit, så ansågs nog ändå att det var det bekvämare sättet att resa mellan Uppsala och Stockholm under den isfria delen av året. Ångaren Upsala var i trafik till 1838, varefter den helt enkelt sänktes utanför Owens varv på Kungsholmen. År 1837 tillkom två nybyggda hjulångare, Freya och Uppland och antalet turer i veckan var fyra i vardera riktningen.

Propellerbåtarnas tid inleds

I slutet av 1840-talet var hjulångarnas tid ute och ersattes av propellerångare byggda i järn. År 1849 sattes Carl von Linné i trafik och traden Stockholm - Uppsala avverkades på 5½ timme och därmed kunde trafiken upprätthållas med dagliga turer. På Söndagarna blev det populärt med lustturer på Mälaren med mål som t.ex. Skokloster. Med propellerbåtarna blev passagerar- och lastutrymmet betydligt större än på hjulångarna, där maskineriet mittskepps krävde stort utrymme. Ågare var Upsala-Ångfartygs-Bolag och kommissionär i Uppsala var den vid den här tiden välkände Jean Ph. Boggiano vars kontor var inrymt i "hörnhuset vid hamnen" dvs det för länge sedan rivna "Sju helvetes gluggar". Vid den här tiden var det ännu vanligt att man aviserade sin ankomst med att avlossa ett par kanonskott från små kanoner på fördäcket. Resultatet blev att folk kom rusande för att se "underverket" lägga till. Ekonomiskt gick det lysande för bolaget och efterhand anskaffades nya båtar. En sådan var Prins Gustaf som togs i trafik 1855 och en ny propellerdriven Upsala år 1860.

Tidningen Upsala kritiserade hårt de allt för höga taxorna och efterlyste konkurrens.

Ångfartyget Garibaldi

Den som tog upp konkurrensen var ångfartyget Garibaldi, som för första gången anlände till Uppsala den 30 nov 1861. Året därpå inköptes ångaren av ett antal köpmän som bildat ett nytt bolag. Detta var början på ett långdraget priskrig mellan bolagen. Upsala-Ångfartygs-Bolag köpte ytterligare en båt, Fyris, och hade nu fyra båtar i trafik mot Garibaldi-Bolagets enda. Då sänktes Garibaldi biljettpriserna och de andra tvingades att följa efter. Garibaldi byggdes år 1860 på Södra Varvet i Stockholm och har vid försäljningen till Uppsala fått behålla namnet, annars var namnbyte nästan regel vid försäljning och förflyttning av båtar. Med all sanolikhet var båten döpt efter Giuseppe Garibaldi (1807-1882) Italiensk frihetsledare och nationalist som stred för ett enat Italien under en tid då Appenninska halvön var uppdelat i en mängd småstater. För att inte ruinera sig beslöt Bolagen att samsegla under 1864. En tur- och returbiljett gällde 8 dagar oberoende var man köpte den. Vid denna tid var det inget problem att få tillräckligt med passagerare, järnvägen Uppsala - Stockholm var ännu inte färdig att tas i bruk. Ett större problem var de höga hamnavgifterna i Uppsala. Efter mycket om och men, sänktes de till en nivå som gjorde det möjligt att ytterligare utöka båttrafiken.

Ångslupen Menotti

År 1863 inköptes ångslupen Menotti och sattes i lokaltrafik på Fyrisån med angörning av bryggorna vid Strömparterren (Flustret) - Eklundshov - Ultuna - Flottsund. Med biljettpriser på 5 öre till Eklundshov, 15 öre till Ultuna och 25 öre till Flottsund. En resa med ordinarie ångbåt till Flottsund kostade 50 öre och ansågs för dyrt. Menotti är troligtvis den propellerångslup som beställdes på Nyköpings Mekaniska Verkstad av ett Stockholms baserat företag som ännu använde sig av vevslupar inom staden, men som sen inte förmådde att finansiera leveransen. I stället för att lägga



Fig. 2, 3 och 4. Rektangulär med rundade hörn. 30x24 mm. Menotti instämplat samt med 35, 25 och enbart namnet. Sti. 256:1-3. Ex: UUM. Foto: S-E Olsson



Fig. 5. Rund. Diam 28 mm. Menotti instämplat. Sti. 256:4. Ex: UUM. Foto: S-E Olsson

upp slupen så fick den ersätta den ålderdomliga och klassiska "Ettan" i väntan på dess ersättningsfartyg, som var under byggnad blev färdigt. När nybygget väl var klart försälldes den vikarierande "Ettan" till Garibaldi-Bolaget i Uppsala och döptes om till Menotti. (Garibaldi's äldsta sons ena förnamn var Menotti 1840-1903). Ångslupen hade en längd av 12,64 m och en bredd av 2,62 m och tog c:a 45 passagerare. Från 1863 till 1866 trafikerade den Fyrisån, Därefter bjöds den ut till försäljning.

De här avbildade typerna av polletter användes som färdbevis på Menotti. Samtliga är tillverkade i zinkplåt och ensidiga. Se Fig 2 - 6.

Försäljningen av Menotti gick tydligen trögt, för år 1867 annonserades turer med anslutning av bryggorna vid Centralhospitalet, Liljekonvaljeholmen och Sunnersta och turerna utsträcktes ända till Örsundsbro, utöver tidigare bryggor.



Fig. 6. Åttakantig. H= 21 mm. B= 25 mm. Menotti instämplat. Sti. 256:5. Ex: UUM. Foto: S-E Olsson

Järnvägssträckan Uppsala - Stockholm öppnades i september 1866 för trafik och därmed var sjöfartens glansdagar över, även om den på intet sätt upphörde. Två ångbåtar såldes direkt, Carl von Linné och Prins Gustaf. Linné till Stockholm för att gå ett par år i linjetrafik på Köping, därefter till Sundsvall. Prins Gustaf såldes till Norrtälje.

Med den högkonjunktur som rådde på 1870-talet ökade fraktgodset båtledes när passagerarna valde tåget. Ångaren Fyris ersattes med nya Fyris II. Garibaldi moderniserades med bland annat en kraftigare maskin. Därmed var tre båtar i trafik: Upsala, Garibaldi och Fyris II. Menotti kom att efterträdas av flera olika ångslupar: Svanen, Ekoln, Delfin, Marianne, Skokloster med flera alla med lokal seglation på Fyrisån och Mälaren och hemmahamn i Uppsala.



Fig. 7. Vykort från c:a 1900. Uppsala. Parti från Fyrisån. Ångslupen Delfin och Ångfartyget Nya Upsala vid kaj. Bilden tagen från Islandsbron. På höger sida i bilden ser vi Pumphuset. I bakgrunden ses fabriksbyggnader tillhörande Uppsala Ångvarn AB. Priv samling. Foto: Magnus Wijk.



Fig. 8. Plakett H. W. Söderman dä. Åt- o. frånsida 62x47 mm. Söderman, Henrik Wilhelm dä (1829-1901). Grosshandlare. Slagen av Upsala Ångqvarn AB år 1924 med anledning av dess 50-års jubileum. Åts. Bröståbild h.s. Fråns. Upptill i en liggande oval, med en bild av Upsala Ångqvarn sedd norr ifrån. Text. Nertill ett merkuriuhuvud i en rund medaljong mellan två ymningthorn. Modellerad av Tore Strindberg. Brons. 62x47 mm. Vikt c:a 85 gr. W II:143. (NM XXIX). Priv samling. Foto H. Måkelér



Fig. 9. Plakett H. W. Söderman dy. Åt- o. fråns. 62x46 mm. Söderman, Henrik Wilhelm dy (1866-1925). Direktör. Slagen av Upsala Ångqvarn AB år 1934 med anledning av dess 60-årsjubileum. Åts. Bröståbild v.s. Frånsida. Upptill en bild i liggande oval av Upsala Ångqvarn sedd från Fyrisån. Text inom krans av veteax. Även denna plakett är modellerad av Tore Strindberg. Brons. 62x46 mm. vikt c:a 85 gr. W II:181. Priv samling. Foto H. Måkelér

En ny marknad blev anordnandet av lustresor på söndagar med växlande mål som Skokloster, Signtuna och ända till Drottningholm och Mariefred gick turerna. Man provade också med samtrafik med järnvägen, båtresa till Stockholm och hemresa med tåget.

År 1880 fanns i Uppsala fyra Bolag: Upsala Ångfartygs-Bolag, Ångfartygs AB Garibaldi, Ångfartygs AB Nya Upsala samt Ångslups Aktiebolaget Ekoln. Det kommande årtiondet kom att kännetecknas av perioder med samsejling mellan bolagen och andra med knivskarp priskonkurrens. Konkurrensen ledde till att 1889 blev sista året för Upsala Ångfartygs-Bolag. Vid en extra stämma beslöts att upplösa bolaget och försälja enda kvarvarande ångbåten Upsala, som i 30-års tid trafikerat staden. För att förhindra att passagerare- och fraktpriser steg vid den situation som uppstått bildades ett nytt bolag 1891 benämnt Rederi-Bolaget Upsala. En begagnad båt inköptes och gavs namnet Upsala. Detta var inledningen till ny priskonkurrens, som slutade med att det nybildade bolaget fick ge upp. Kvar nu var Garibaldibolaget och Ångfartygs AB Nya Upsala allena på Stockholmsstraden. Ser man på ägarbilderna i båda bolagen vid den här tidpunkten så finner vi att grosshandlare H. W. Söderman dä, då är styrelseledamot i Garibaldibolaget och VD i det av honom startade Ångfartygs AB Upsala. Vid bolagsstämma år 1894 väcktes förslag om att bilda ett gemensamt bolag, men frågan föll på att man inte kunde komma överens om värderingen av båtarna. Det skulle dröja ytterligare fem år innan sammanslagningen blev verklighet år 1899. Samgåendet skedde då på så sätt, att Ångfartygs AB Nya Upsala upplöstes och båten Nya Upsala såldes till Garibaldibolaget.

Betalningen skedde med nyemitterade aktier. Till vice ordförande och verkställande direktör utsågs grosshandlare H. W. Söderman dä. Vid sin död 1901 kom han att efterträdas av sin son, H. W. Söderman dy. Ännu en sammanslagning ägde rum 1908 när Ångslups AB Ekoln införlivades i Garibaldibolaget. Med det var bolaget utan konkurrens om trafiken på Stockholm med ångbåtarna och lokalt med ångsluparna och detta förhållande skulle i stort bestå i framtiden också.

Av historien ser vi att under lång tid har Fyrisån och Mälaren varit en viktig kommunikationsled för både passagerar- och godstransporter till och från Uppsala, under den isfria delen av året. Många ångbåtar, slupar och segelfartyg har haft Uppsala som hemmahamn.

Det enda säkra beviset, när det gäller bruket av polletter som färdbevis är den korta tid som ångslupen Menotti gick i närtrafik på 1860-talet. När det gällde ångbåtstrafiken på Stockholm och mellanliggande angränsningsbryggor, så hade bolagen ombud i Uppsala och Stockholm som sålde biljetter. Några polletter är inte kända från den här trafiken.

Genom byggandet av järnvägen, sträckan Uppsala - Stockholm, överfördes transporter från båt till att gå med tåg. Detta till trots så var skeppsredaren, industriledaren och kommunalpolitikern H. W. Söderman dä, en av dem som ivrigast argumenterade för att stambanan skulle gå via Uppsala. Under 1850-talet när stambanans sträckning debatterades var det starka krafter med landshövding Robert von Kraemer, boende på Taxnäs gård, som förordade en västligare sträckning förbi Örsundsbro med ett stickspår till Uppsala.



Fig. 10. Medalj R. von Kraemer. Åt- o. fråns. Kraemer, Robert Fredrik (1791-1880). Landshövding i Uppsala län 1830-1862. Slagen av 1855 av länets inbyggare som tack för 25-års nitfull och gänerik verksamhet. Åts. Halsbild v.s. Fråns. Text på sju rader inom eklövskrans. Konstnär Lea Ahlborn. Diam. 50 mm. Hy II 178. (NM XVII). Ex: UUM. Foto: H. Mäkeler

Till sist ber jag att få framföra ett varmt tack till Harald Nilsson och Hendrik Mäkeler, Uppsala Universitets Myntkabinett (UUM) för stöd och hjälp.

Källor

- Numismatiska Meddelanden* (NM) utgivna av Svenska Numismatiska Föreningen från 1874. I - XLII.
- NM XVII. Hyckert, B. E. (Hy) *Minnespenningar över svenska enskilda män och kvinnor* (I-II) Stockholm 1905; 1910.
- NM XXIV (W I); XXIX (W II) Wahlstedt, A. *Minnespenningar över svenska män och kvinnor*. Stockholm 1925, 1937.
- Oldsjö, F. och L. *Mälarbåtarna. En krönika i ord och bild om Mälaren och dess vita ångare*. Solna 1967.
- Olsén, B. (Olsén) Lea Ahlborn. *En svensk medaljkonstnär under 1800-talet*. (Aa) Lund 1962.
- Olsson, CeGe. o. Ekström, G. *Alla våra Ångslupar*. Falköping 1994.
- Stiernstedt, A. W. (Sti) *Beskrivning över svenska kop-*

parmynt och polletter. Del I - II. Del II Polletter. Stockholm 1872.

UPPLAND. *Årsbok för medlemmar i Upplands Fornminnesförening*. Uppsala 1940 - UUM. Uppsala Universitets Myntkabinett.

Summary

The author gives an account of the passenger and goods transportation by boat on the Fyris river and lake Mälaren, with emphasis on the steamship history of the 19th century. The history is followed from Samuel Owens's paddle-steamer Amphitrite 1818 to the propeller-driven steamship and steam launch period into the early 20th century. The intriguing competition and fusion of the different steamship companies are described, as is the strong influence on the ship traffic caused by the introduction of railway transportation in the 2nd half of the 19th century.

From a numismatic point of view the use of tokens by the steam launch Menotti in the 1860th for transportations locally on the Fyris river is presented.