

Ångbåtstrafiken Sigtuna—Stockholm

Av GUNNAR HELLSTRÖM

Hjulångaren Sigtuna 1856—1859.

När Uppsala på 1830-talet fick ångbåtsförbindelse med Stockholm, kunde Sigtuna draga nytta av ångbåtarna för passageraretrafiken men knappast för godsbefordran. Fartygen måste nämligen nås med utrodd, ty ingen brygga fanns där de kunde lägga till. Endast en brygga, den s. k. Malmbryggan, fanns i staden och den är belägen långt från farleden. Det skulle avsevärt ha försenat Uppsala-båtarna om de skulle ha angjort denna brygga. Detta var kanske anledningen till att man i Sigtuna stiftade ett ångbåtsbolag, som för trafik Stockholm—Sigtuna—Löfstaholm lät bygga en liten hjulångare. Denna insattes i trafik i slutet av maj 1856 och hade namnet SIGTUNA.

Först 15 april 1856 äro aktierna i bolaget daterade. Det kallas å dessa dels Sigtuna ångfartygsbolag, dels Sigtuna ångbåtsbolag — man var tydligen ej så noga med namnet. Bolagets styrelse utgjordes av greve C. M. Björnstjerna, som ägde Almarestäket och Löfstaholm, kyrkoherden i Sigtuna O. Alm, teaterdirektören Fredrik Deland, som ägde och bebodde Aludden i Sigtuna, kyrkvärden och fastighetsägaren i Sigtuna A. Grönvall och kammarherren friherre Fredrik Hermelin på Noor i Knivsta. Deland sålde 3 juli 1855 Aludden till löjtnanten Elof Steuch, som någon tid därefter torde ha övertagit Delands aktier i rederiet, ty då detta 1860 trädde i likvidation var Steuch delägare. Bland aktieägarna då märkas borgmästaren i Sigtuna C. W. Bahrman, rådmännen där handlandena E. Enblom och F. R. Rydberg, kammarherren friherre J. G. Faijkull på Valloxsäby i Östuna, kronofogden J. D. Orstadius på Kolhammar i Odensala samt apotekaren i Sigtuna R. Kalmberg, som var bolagets direktör. Kyrkoherde Alm och fri-

herre Hermelin voro fortfarande delägare, men huruvida Björnstjerna och Grönvall kvarstodo som aktieägare är ej känt. Aktierna voro å 100 riksdaler riksgälds, men hur stort aktiekapitalet var har icke kunnat utrönas. Inga handlingar från bolaget synas vara bevarade, alla uppgifter härröra, dels från en process mellan fartygets restauratris och bolagets direktör apotekare Kalmborg 1860 och dels från en process mellan friherre Hermelin och Kalmborg 1862–1863.

Företaget bar sig emellertid ej och med seglationsåret 1859 upphörde Sigtunas turer och i maj 1860 såldes fartyget till Borgå i Finland.¹

Mälaren och Upland. 1869–1931.

Sedan hjulångaren Sigtunas turer upphört, voro sigtunaborna åter hänvisade till Uppsalabåtarna för sina förbindelser med Stockholm, men 1869 fingo de en ny förbindelse med både Stockholm och Örsundsbro. Bockholmssunds Ångbåtsbolag insatte nämligen våren 1869 sin ångare MÄLAREN på traden Stockholm–Sigtuna–Örsundsbro. Denna trade hade trafikerats, dock utan anlöpande av Sigtuna, av den 1856 byggda hjulångaren ÖRSUNDSBRO med åtföljande lastpråm, men trafiken hade varit förlustbringande. Dess rederi, Örsundsbro ångfartygsbolag, beslöt därför vid bolagsstämma 17/3 1863 å Säva gästgivaregård att fartyget, som kostat 32 000 riksdaler, skulle försäljas för 15 000 riksdaler. Huruvida någon försäljning kom till stånd är icke känt, men i maj 1864 annonserades att Örsundsbro med lastpråm även 1864 skulle göra två turer i veckan mellan Stockholm och Örsundsbro. Redan från början torde turerna ha varit två i veckan. Emellertid blev Örsundsbro 29 juni 1864 påseglad av ångfartyget VOLONTAIRE, då detta var på väg från Bergsund till Slussen. Örsundsbro fick då hela hjulhuset å babordssidan inbräckt och sedan torde dess turer upphört. Fartygets öden därefter äro icke kända.

Ledningen för Bockholmssunds Ångbåtsbolag fann emellertid tydligen i slutet av 1860-talet att förutsättningar funnos för en lönande trafik på Örsundsbro. Bolaget insatte därför, tydligen för-

söksvis, sin minsta och äldsta ångare på traden. Det var Mälaren, som var byggd vid Bergsunds mekaniska verkstad 1861. Den var en däckad ångslup, 82 fot lång i vattenlinjen och 13 fot bred. Båten hade salong akterut och lastrum för om maskinrummet samt i fören kök med liggplats för restaurtris och skans för besättningen. Maskinen var en 15 nom. hästkrafters propellermaskin och farten $8\frac{1}{2}$ knop. Enligt kontraktet mellan Bergsund och Bockholmssundsbolaget 22/1 1861 skulle skrovet målas med mörkgrön oljefärg ovan vattenlinjen. Byggnadspriset var 26 000 riksdaler riksmünt. Fartyget blev färdigt hösten 1861 och sattes från 17 september i trafik med Adelsö som slutstation. På denna trade ersattes Mälaren hösten 1866 av samma bolags nybyggda fartyg ENGSÖ (sist GUNHILD, reg. n:r 2569) och Mälaren insattes på traden Stockholm–Enköping, där båten dock från 1869 ersattes av bolagets 1868 byggda fartyg ENKÖPING (sist SOTEN, reg. n:r 2190). Detta fartyg kom för övrigt att åren 1900–1910 under namn av SKOKLOSTER trafikera linjen Stockholm–Sigtuna–Skokloster, se nedan.

Då Mälaren slutat att gå på Enköping insattes fartyget, som förut nämnts, på linjen Stockholm–Sigtuna–Örsundsbro. Det visade sig snart att man ej misstagit sig då man räknade med trafikens lönsamhet. Snart befanns fartyget vara för litet för sin nya trade och bolaget beslöt 7 juli 1870 att anskaffa en större ångbåt för traden. Det blev vid Bergsund 1871 för bolagets räkning byggda UPLAND (reg. n:r 2614), som sattes i trafik 22/10 1871 och som kom att uppehålla trafiken å denna trade i sextio år. Mälaren insattes 1872 på linjen Stockholm–Ängsö men såldes i april 1873 till Liljedahls glasbruk i Värmland och fick namnet LILJEDAHL. Senare fick fartyget namnet SUNDSVIK och fanns ännu enligt skeppslistan 1891 under detta namn med hemort Orrholmen i Värmlands län. Dess slutliga öde är ej känt. Mälarens befälhavare var åtminstone från 1867 Richard Johansson, som var bosatt i Vallby socken vid Enköping men som i mars 1870 bosatte sig i Sigtuna, där han 1/10 1872 förvärvade egen fastighet, det nuvarande Vandrarehemmet. Johansson övertog 1871 befälet å den nybyggda Upland.



Bild 1. Angfartyget UPLAND, Reg.-nr 2614, före ombyggnaden. Detalj av foto i Stockholms Stadsmuseum.

Upland blev färdig för besiktningresa 21 okt. 1871. Fartyget hade en längd av 110 fot och en bredd av $18\frac{1}{2}$ fot samt hade ett propellermaskineri om 30 nom. hästkrafter och gjorde en fart av $10\frac{3}{4}$ knop. Det hade akterut en salong för damer och en för herrar, bägge salongerna hade större fönster i skeppssidorna, och över dem var ett skylight. För om maskinrummet fanns ett lastrum och för om detta matsalong samt penteri och kök. För om dessa fanns en s. k. allmogesalong med fasta bänkar vid skeppssidorna och längst förut skans för besättningen. Överbyggnaden var rundgattad och försedd med runda ventiler, men fartyget ombyggdes 1897, då överbyggnadens sidor gjordes raka och försågos med rektangulära fönster. Det övre däck blev härmed bredare och fartyget fick ett modernare utseende. Upland var från början målad med »mörk oljefärg» enligt byggnadskontraktet, men blev senare, troligen 1897, vitmålad. Den vita färgen på Målar- och skärgårdsbåtar daterar sig från 1890-talet — förut voro fartygen

målade i olika färger, både blåa, gröna och bruna ångbåtar förekommo.

Vissa år funnos andra fartyg, som alternerade med Upland. Åren 1878–1879 gick även ÖRSUNDSBRO på traden. Också detta fartyg tillhörde Bockholmssundsbolaget och hade 1864 byggts för detta bolag under namnet EKHOLMEN, men fick 1878 namnet ÖRSUNDSBRO, sedan bolaget låtit bygga en ny Ekholmen. Örsundsbro såldes hösten 1879 till Södertälje och gick åren 1880–1894 mellan Södertälje och Stockholm under namnet SÖDERTELGE. Båten fick 21/5 1895 namnet SÄBYHOLM, sedan den sålts till Ångfartygsaktiebolaget Gamla Svartsjölandet. Den hade n:r 2676 i Fartygsregistret och hette sist BARBRO samt avfördes ur Fartygsregistret 1952. Från 1 sept. 1880 till seglationens slut alternerade ångfartyget Engsö med Upland. Engsö hade 1866 byggts för Bockholmssundsbolaget, men hade av detta 1873 försålts till Strängnäs Ångbåtsbolag och fartyget var tydligen hösten 1880 förhyrt av Bockholmssundsbolaget. Fartyget kom sedermera till skärgården, först under namnet Blidö och sedan under namnet LJUSTERÖ, reg. n:r 2569. Båten kallades vanligen av skärgårdsbefolkningen Kniven emedan den var lång och smal. Ljusterö återkom till Mälaren 1902 under namnet Gunhild, men såldes 1939 till Norrköping och blev på 1950-talet pråm.

Bockholmssunds Ångfartygs- eller Ångbåtsbolag — bägge namnen förekomma — hade bildats i början av 1861 eller möjligen i slutet av 1860. Dess delägare voro från början huvudsakligen godsägare vid farleden till Bockholmssundet, men senare tillkommo även andra delägare. Huvudredare för bolagets fartyg, dvs. verkställande direktör, var åtminstone från 1864 Carl Herman Backert. Denne som var född i Borås 11/9 1829, lärde i sin ungdom kopparslagareyrket och gjorde sitt gesällprov i Tyskland. Han bosatte sig sedan i Stockholm och kallar sig t. o. m. 1880 f. d. metallfabrikör. Redan 1860 blev han delägare i Kungsholms Ångslupsbolag och sedermera i flera av ångslupsbolagen i Stockholm. Sedan Stockholms Ångslupsbolag 3/1 1863 bildats genom sammanslagning av de smärre bolagen, blev han 1869 verkställande direktör för detta och kvarstod på denna post till 1901. Från och med 1882 kallar han sig i sina mantalsuppgifter direktör. Medel till delägareskap i

ångslupsbolagen torde han ha fått genom sin första hustru, från vilken han 1875 blev skild. Hon innehade nämligen utskänkningsrörelse, som säkerligen var inkomstbringande. Backert var även direktör för ett flertal ångbåtsbolag, bl. a. från 1863 för Fittja Ångslupsbolag, vilket 1870 fick namnet Ångbåtsbolaget Drottningholm-Fittja och 1894 ombildades till aktiebolag med Backert som direktör. Han var även direktör för Waxholms Ångfartygsaktiebolag och var en verklig pionjär för ångbåtsfarten på Mälaren och i skärgården. C. H. Backert avled i Katarina församling i Stockholm 3 juli 1912.

Bockholmssundsbolaget bör ha varit en god affär. Huru stort kapital bolaget hade är ej känt, emedan varken räkenskaper, protokoll eller andra bolagets handlingar synas vara bevarade. Av tidningsnotiser framgår att utdelningen å bolagets lotter var för 1864 tio %, för 1868 fem %, för 1870 sex %, för 1871 sex %, för 1872 sex % samt en återbäring av 94 riksdaler för de två sålda fartygen Mälaren och Engso. För 1873 utdelades femton %, för 1876 likaledes femton %, för 1878 tio %, för 1879 likaledes tio % och för 1880 fem %. Huruvida några avskrivningar å bolagets fartyg förekommit framgår ej av tidningsnotiser om bolagsstämmorna. Bolaget ägde under årens lopp ett flertal för dess räkning byggda fartyg, men sedan flertalet av dessa avyttrats ägde det 1876 endast Upland och den nybyggda Ekholmen. Upland såldes i april 1881 till Backert, som i sin tur avyttrade fartyget till Uplands Ångbåtsbolag med Backert som verkställande direktör. Ekholmen såldes 1 april till Ångfartygsbolaget Drottningholm-Fittja, där Backert likaledes var verkställande direktör, och Bockholmssundsbolaget upplöstes.

Upland infördes 3/5 1895 i Fartygsregistret under n:r 2614 och Uplands Ångbåtsbolag ombildades samma år till Ångfartygsaktiebolaget Upland, vars bolagsordning fastställdes av K. M:t 22 nov. 1895. Även i detta företag var Backert verkställande direktör. Bolaget sålde emellertid 6 april 1902 Upland till Ångfartygsaktiebolaget Gamla Svartsjölandet, varefter bolaget upphörde och Backerts befattning med Upland och trafiken på Sigtuna upphörde efter mer än trettio år.

Ångfartygsaktiebolaget Gamla Svartsjölandet hade stiftats 1897

genom ombildning av det 1876 bildade Ångfartygsbolaget Svartsjölandet. Dess verkställande direktör var Gustaf Förselius, mångårig direktör i Stockholms Transport & Bogseringsaktiebolag. Han var född i Närtuna 7/3 1840 och var på 1870-talet kryddkramhandlare i Klara i Stockholm. I slutet av 1870-talet blev han styrelsemedlem i flera ångbåtsbolag och var i medio av 1880-talet skeppsredare och ägare av flera segelfartyg. Förselius avled i Stockholm, Nikolai 24/10 1928.

Redan ett år före förvärvet av Upland hade Svartsjölandsbolaget inköpt konkurrentbåten SIGTUNA (se nedan) och som befälhavare å denna placerat sin ångfartygsbefälhavare J. V. Rickander. Denne fick efter inköpet av Upland övertaga detta fartyg, men blev 1911 bolagets direktör efter Förselius.

Direktör Rickander arbetade för en sammanslagning av de olika rederierna, som drevo trafik på Mälaren. Första resultatet var att Ångfartygsaktiebolaget Gamla Svartsjölandets fartyg 1917 såldes till Ångfartygsaktiebolaget Drottningholm–Fittja, varefter bolaget trädde i likvidation. Rickander blev direktör för Drottningholm–Fittjabolaget, som sedan en del andra rederier förenats med detta, fick namnet Trafikaktiebolaget Mälaren–Hjälmaren med Rickander som direktör. Konkurrensen från lastbilar och omnibussar blev till slut övermäktig för ångbåtstrafiken på Mälaren. Rickander avgick 1928 som direktör och våren 1934 trädde företaget i likvidation. Med seglationsåret 1931 upphörde Uplands turer på Sigtuna och Örsundsbro och fartyget insattes 1932 på traden Stockholm–Hillersjö. I stället för Trafikaktiebolaget Mälaren–Hjälmaren bildades 1935 Rederiaktiebolaget Mälartrafik, som inköpte större delen av det förra bolagets båtar, bl. a. Upland.

Direktör Rickander hade emellertid med ångfartyget DROTTNINGHOLM, f. d. Gustafsberg VI, börjat trafik mellan Stockholm och Drottningholm och brukade på söndagarna förhyra Upland, som han 1938 inköpte och själv förde på nämnda trade. Efter Rickanders död 24/11 1942 såldes Upland till firman Ångbåtstrafiken Stockholm–Drottningholm, S. Eire, och var 1942–1 juli 1945 uthyrd till Kronan. I december 1945 ändrades fartygets namn till Drottningholm och en ej särskild lyckad ombyggnad företogs. Fartyget an-

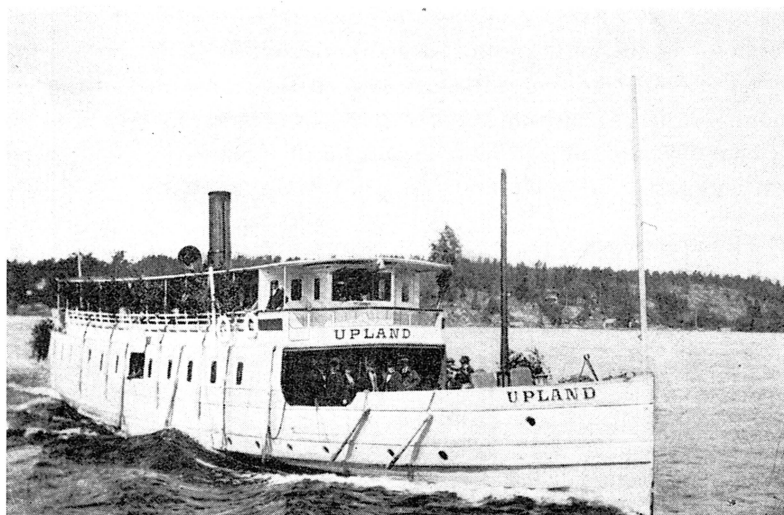


Bild. 2. Ångfartyget UPLAND, Reg.-nr 2614, efter ombyggnaden. Vid ångbåtsbryggan i Sigtuna. Efter vykort i förf:s ägo.

vändes sedermera ej endast för Drottningholmstrafiken utan även för diverse turist- och reklamresor. En tid låg det som flytande »annonserare» vid Strandvägskajen i Nybroviken i Stockholm. Under en reklamresa hamnade det vid ett varv på Blidö, där det ett par år låg upplagt såsom ej mera sjövärdigt. Slutligen bogserades det till Västerås för nedskrotning vintern 1960–1961.

Befälhavare å Upland var, som förut nämnts, ångbåtsbefälhavaren Richard Johansson, som dessförinnan fört Mälaren. Han övergick emellertid 1880 till konkurrenten, det i Sigtuna hemmahörande ångfartyget NYA ÖRSUNDSBRO, och efterträddes på Upland av F. Janzon, som var bosatt i Granby i S:t Pers socken vid Sigtuna men 1882 flyttade till Stockholm. Sommaren 1895 fick Upland en oexaminerad befälhavare, Jonas Magnus Wernström. Denne hade 15/3 1890 fått kunglig resolution att få föra ångfartyget UPSALA, men sedan detta försålts, hade det fått ny befälhavare och Wernström fick 7/6 1895 kungl. resolution att i stället få föra Upland. När Svartsjölandsbolaget 1902 inköpt Upland,

blev som nämnts J. V. Rickander dess befälhavare och när han 1911 blivit bolagets direktör, övertogs befälet av K. R. Bergström, som förut fört konkurrentbåten SKOKLOSTER, men blivit ledig genom dennas försäljning. Sedan Upland förvärvats av direktör Rickander, kom Bergström i dennes tjänst såsom befälhavare å ett av hans fartyg, men Upland fördes av Rickander själv.

Wenngarn. 1873–1877.

Redan 1873 fick Upland konkurrens på en del av traden. I november 1872 bildades i Stockholm Ångbåtsbolaget Wenngarn, ibland kallat Rederibolaget Wenngarn, ibland Wenngarns Ångfartygsbolag — namnen variera — som skulle bygga en ångbåt avsedd att trafikera linjen Stockholm–Steninge–Garnsviken. Bland bolagets intressenter var bankiren Carl Cervin. Tecknade lotter skulle betalas å Cervins kontor och han har 5 nov. 1872 undertecknat kontraktet angående fartygets byggande jämte kaptenlöjtnanten August Fries, som blev huvudredare för fartyget. Konstituerande bolagsstämma hölls 5 nov. å Cervins kontor och styrelse valdes, men vilka som valdes till dess ledamöter är ej känt. Troligen var det Cervin och Fries. Från 1873 utgjordes dock styrelsen av Fries och Cervins måg doktor Carl Jentzen. Den senare avgick ur styrelsen vid bolagsstämma 27 mars 1878 och ersattes av kassören L. O. Tjerneld. Bolagets kapital är ej känt, inga av dess handlingar synas vara bevarade. Dess fartyg, som byggdes vid Bergsunds mekaniska verkstad fick namnet WENNGARN, blev färdigt till midsommaren 1873 och insattes från 25 juni detta år å traden Stockholm–Löfstaholm med anlöpande av ett flertal bryggor, bl. a. Drottningholm, Stäket, Runsa, Steninge, Sigtuna och Wenngarn. Redan 2 juli ändrades slutstationen till Finstaholm och fartyget anlöpte ej bryggorna i Garnsviken utan gick från Sigtuna till Aske. Vem som var Wenngarns befälhavare är ej känt.

Enligt byggnadskontraktet hade Wenngarn, som höll 90 fot i längd och 16 fot i bredd, en propellermaskin om 25 nom. hästkrafter. Djupgåendet var 5 fot. Akterut under ett halvdäck fanns en salong med stora fönster i skeppssidorna, samt akter om salongen två mindre hytter. Akterut var halvdäcket nedsänkt 2 fot

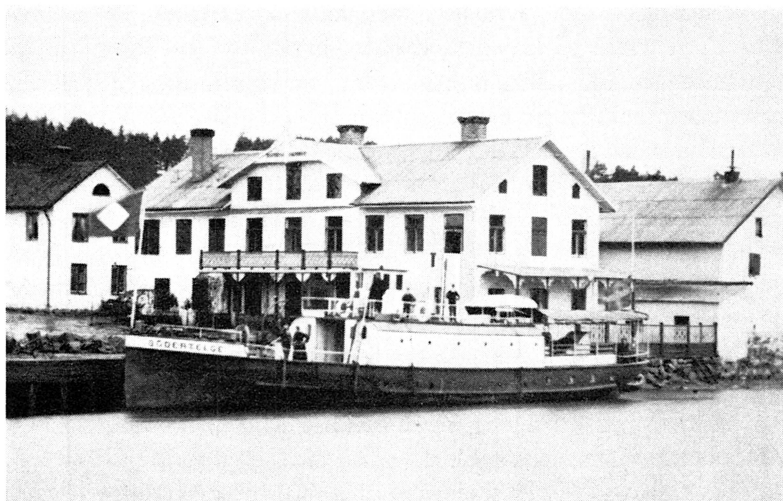


Bild 3. Ångfartyget SÖDERTELGE, tidigare Wenngarn. Foto i Mälarhamnen i Södertälje 1878 ell. 1879. Tillhör Östra Sörmlands museum, Södertälje.

under ledstången och nedgången till salongen var från denna fördjupning. Förut, under fasta däck, fanns en matsalong och akter om denna en hytt för restauratriken. För om matsalongen fanns ett lastrum och för om detta skans för besättningen. Över fartygets mitt var ett tak av trä, 30 fot långt, på järnbågar. Sidorna under detta tak voro delvis öppna och försedda med presenningar, som kunde rullas ned. På taket fanns en styrhytt. Fartyget var målat mörkgrönt.

Wenngarn synes ha gjort goda inseglingar, ty för 1875 och 1876 lämnades en utdelning av 10: — kr. per lott, utgörande 10 proc. Föregående års utdelningar äro ej kända, någon tidningsnotis därom har ej påträffats. Seglationen 1877 blev sämre och för detta år lämnades en utdelning av endast 4: — kr. per lott. Sannolikt var detta orsaken till att Wenngarn under namnet SÖDERTELGE 1878 insattes på traden Stockholm-Södertälje. Tydligt blev ej heller denna trade lönande, ty i början av 1880 såldes Södertelge till Ångfartygsbolaget Svartsjölandet och Ångbåtsbolaget Wenngarn trädde i likvidation.

Ångfartygsbolaget Svartsjölandet kallade fartyget FREJA och satte det i trafik på linjen Stockholm-bryggorna vid Långtarmen. Huvudredare för detta bolags båtar var åtminstone 1878-1882 samme kaptenlöjtnant Fries, som var huvudredare för Wenngarn. Freja såldes emellertid 1884 av Svartsjölandsbolaget till Marstrands Ångfartygsbolag. Från Marstrand såldes fartyget 1894 till Vättern, där det först var hemmahörande i Gränna och sedermera från 1898 tillhörde Ångbåtsaktiebolaget Vista i Visingsö, resp. Jönköping. Freja infördes 1894 i Fartygsregistret och fick då registreringsnummer 2079. Fartyget uppgavs då vara byggt vid Bergsund 1869 under namnet Svartsjölandet, vilket är felaktigt. I handlingarna till n:r 2079 ligger ett intyg från Bergsunds mekaniska verkstad att där 1869 byggts ett fartyg med namnet Svartsjölandet, men ett likalydande ligger i handlingarna rörande den verkliga Svartsjölandet, registreringsnummer 2132, som var byggd 1869 och 1889 fick namnet SVARTVIK, 1905 namnet ADELSÖ och 1908 såldes till Finland. Som endast ett fartyg med namnet Svartsjölandet byggdes vid Bergsund 1869, äro således uppgifterna i det officiella Fartygsregistret oriktiga, vilket tyvärr ej är enastående. Ett mättningsbrev bland handlingarna rörande Freja visar att fartyget efter att ha gått på Mälaren hamnat i Marstrand, vilket ytterligare bestyrker att Freja är identisk med Wenngarn.

Freja inköptes 1900 av grosshandlaren E. W. Lewin i Stockholm, ägare till Utö i Stockholms skärgård, och sattes av honom i trafik mellan Stockholm och Utö genom Skurusund, Baggensstäket, över Baggensfjärden och vidare. Efter ett par år lades fartyget upp och avfördes slutligen ur Fartygsregistret utan anteckning om när detta skedde eller varför.

Sedan Freja lämnat Mälaren, blev fartyget ombyggt, troligen sedan det försålt till Marstrand. Handlingarna till Fartygsregistret lämna inga upplysningar härom, men på ett fotografi från 1890-talet av ett flertal fartyg vid Visingsö² har Freja två master och överbyggnaden har raka sidor med rektangulära fönster. Ännu när fartyget gick på Utö, hade det masterna kvar och torde ej ha blivit ombyggt sedan det lämnade Vättern.

Nya Örsundsbro och Sigtuna (2). 1880–1916.

Traden Stockholm–Sigtuna–Örsundsbro hade visat sig vara lönande för Bockholmssundsbolaget tack vare frakterna till och från Örsundsbro och de större gårdarnas bryggor. Sigtuna var vid denna tid alltför obetydligt för att en ångbåtsförbindelse endast på denna ort skulle löna sig, men man ville i Sigtuna gärna vara med och dela förtjänsten på den ökade trafiken på Örsundsbro.

I Sigtuna bildades 20 jan. 1880 Sigtuna–Örsundsbro nya Ångfartygsaktiebolag. Huruvida ordet nya innebar att ett enkelt bolag förut bildats har ej kunnat utrönas.³ Till den konstituerande bolagsstämman hade det i inbjudan bestämda aktiekapitalet, 25 000: – kr. blivit tecknat. Aktiekapitalet ökades senare till 30 000: – kr. Vid stämman voro 139 aktier av tecknade 250 representerade. Från Sigtuna närvo kommissionslantmätaren C. A. Edling, handlanden och rådmannen Franz R. Rydberg, civilingenjören Emil Edling, provinsialläkaren K. Drake, ångfartygsbefälhavaren R. Johansson, som hittills fört Upland, kofferdistyrmannen G. Johansson, son till föregående, urfabrikören A. P. Bergstrand, lantbrukaren G. Wikman, bagaren C. A. Svensson, handlanden och rådmannen Uno Hallerström, handlanden P. O. Sundberg, artisten E. Wahlquist, f. d. fabrikören F. A. Olsén, mjölnaren och väderkvarnsägaren Arvid Hållén, handlanden C. A. Lundström och apotekaren Olof Nilsson. Från Örsundsbro närvo N. B. Hagman för egen del och som fullmäktig för Örsundsbro bränneribolag samt garvaren Sundelius. Dessutom voro åtta aktieägare från landsbygden närvarande. Bolaget fick sitt säte i Sigtuna och till interimsstyrelse valdes C. A. Edling, Franz R. Rydberg och Emil Edling med K. Drake och Uno Hallerström som suppleanter.

Varken C. A. Edling, hans son Emil Edling eller Rydberg voro infödda Sigtunabor, men hade genom företagsamhet skaffat sig stort inflytande i staden. Alla tre ha blivit herostratiskt ryktbara i Sigtuna. Lantmätare Edling uppgjorde på sin tid en stadsplan, som om den genomförts skulle ha spolierat hela staden. Stora gatan, som löper på samma ställe som vid stadens grundande, skulle

t. ex. ersättas av en bred, rak gata, varvid all äldre bebyggelse skulle raseras. Ingenjör Edling, som 1875 hemkommit från en flerårig vistelse i Sydamerika, uppförde på en hustrun tillhörig tomt en stor byggnad, den s. k. Villan, i tegel i en stil, som ej hör hemma i Sigtuna och totalt dominerade den övriga bebyggelsen. Klumpen har sedermera blivit Sigtuna stadshus. Handlanden och rådmannen Rydberg slutligen, som brukade kallas Sigtunakungen, var enligt traditionen en hårdför man och hänsynslös i sina affärsmetoder. Han lade sig till med ett flertal fastigheter i staden men gjorde konkurs 5 mars 1900 och dog utfattig 1902. Han var född 1826 och hade kommit till Sigtuna 1847. Redan ett par år före konkursen hade han avgått som rådman.

Sannolikt var det tillkomsten av det nya rederiet som föranledde Sigtuna stad att bygga en ångbåtsbrygga i den centrala delen av staden. Förut hade blott existerat Malmbryggan, av okänd ålder, och en på 1860-talet byggd brygga vid Ropsten, omkr. 1 km från centrum. Den nya bryggan vid den s. k. Lundbergs udde nedanför Breda gränd blev färdig sommaren 1880 och började anlöpas i stället för Malmbryggan 3 aug.

Sigtuna-Örsundsbro nya Ångfartygsaktiebolag inköpte, förmodligen kort efter den konstituerande bolagsstämman, det 1873 vid Bergsund byggda ångfartyget GRIPSHOLM och kallade fartyget NYA ÖRSUNDSBRO. När och till vilket pris inköpet skedde har ej kunnat utrönas, någon tidningsnotis därom har ej påträffats. Gripsholm, som byggts för trafiken Stockholm–Mariefred, hade efter några år befunnits för liten och hade 1878 ersatts av ett nytt fartyg med samma namn. Den första Gripsholm hade sedan legat överksam. Befälhavare på Nya Örsundsbro blev Richard Johansson, som förut fört Mälaren och Upland och nu övergick till konkurrentföretaget.

Nya Örsundsbro insattes i april 1880 å traden Stockholm–Sigtuna-Örsundsbro och gjorde sin första resa 20 april på f. m., enligt annons. Fartyget fortsatte på denna trade till sommaren 1888. Somliga år förekom en viss samsegling med Upland i det fartygen alternerade, andra år var direkt konkurrens etablerad och fartygen avgingo samtidigt från Stockholm.

Fartyget var ganska litet. Enligt byggnadskontraktet i Bergsunds arkiv hade det en längd av 100 fot (omkr. 30 m) och en bredd av $16\frac{1}{2}$ fot (omkr. 4,9 m). Som nybyggt var fartyget mörkgrönt. Det hade en propellermaskin om 30 nom. hästkrafter och gjorde en fart av 10 knop. Aktersalongen hade nedgång från akterkant och akter om salongen fanns två hytter. Förut fanns matsalong, hytt för restauratrisen samt kök och längst förut skans för besättningen. För och akter om inredningen fanns ett par smärre lastrum. Priset för fartyget vid leveransen från varvet var 37 500: — riksdaler. Det hade rätt att taga 176 passagerare. Någon ombyggnad av fartyget innan det fick namnet Nya Örsundsbro är ej känd.

I längden befanns Nya Örsundsbro vara i minsta laget för traden varför rederiet beslöt inköpa ett större fartyg. I april 1888 inköptes från Marstrand ångfartyget ALBREKTSUND, som under namnet SIGTUNA insattes på traden i juli 1888. Nya Örsundsbro såldes i slutet av 1888 för 17 000: — kronor till Ångfartygsaktiebolaget Valkyrian i Göteborg och fick namnet VALKYRIAN. Redan 1890 såldes Valkyrian till Norra Skärgårdens ångbåtsaktiebolag samt insattes under namnet NORRA SKÄRGÅRDEN i konkurrens med andra båtar på traden Göteborg-Öckerö.

I mars 1893 såldes Norra Skärgården till ett rederi i Kristiania för 24 500: — kr.⁴ Sjöfartsmuseet i Oslo känner ej till fartyget och således ej heller rederiets namn, men sannolikt är fartyget identiskt med i norska skeppslistan 1901 upptagna PHOENIX AV CHRISTIANIA. Norra Skärgården såldes till Norge innan den hunnit införas i Kommerskollegii Fartygsregister. Sjöfartsmuseet i Göteborg har på förfrågan angående fartyget meddelat att Norra Skärgården 1894 avfördes från »Sveriges skeppslista». Man står undrande inför vad som avses med Sveriges skeppslista. Därest det skulle vara Fartygsregistret, uppstår frågan hur fartyget kunnat avföras innan det blev infört.

Det var en rätt gammal båt som Sigtunarederiet i april 1888 inköpte för 20 000: — kr. från Marstrands Ångbåtsaktiebolag. Albrektsund var byggd i Oskarshamn 1869 som ett s. k. utgående fartyg. Båten var 32,39 meter lång och 5,2 meter bred samt hade ett djupgående av 2,09 meter, hade två master och ett propeller-

maskineri om 30 nom. hästkrafter. Den undergick en del reparationer i Göteborg, fick namnet SIGTUNA och uppkom till Munkbrohamnen i Stockholm 1 juli 1888, varefter den insattes på traden Stockholm–Sigtuna–Örsundsbro. Dess befälhavare blev Richard Johanssons son Gustaf Johansson, tidigare styrman å Nya Örsundsbro. Sigtuna infördes i Fartygsregistret 22 febr. 1895 under n:r 2346.

I sitt dåvarande skick var Sigtuna föga lämpad för trafiken på traden. Särskilt vid mellanstationer var överbyggnaden besvärlig vid lastning och lossning, varför fartyget ombyggdes vid mitten av 1890-talet. Den rundgattade överbyggnaden ersattes med en ny, som fick raka sidor med rektangulära fönster och masterna togs bort. Fartyget fick härigenom ett utseende liknande de andra Mälare- och skärgårdsbåtarna. I handlingarna till Fartygsregistret finns ingen uppgift om när eller var denna ombyggnad skedde, men sannolikt var det 1895. Sigtunas befälhavare, Gustaf Johansson, anmälde nämligen 10 sept. 1895 att fartyget undergått om-mätning.

Sigtuna såldes i april 1901 till Ångfartygsaktiebolaget Gamla Svartsjölandet och kom således till det rederi, som ett år senare inköpte Upland. Gustaf Johansson fick avgå som befälhavare och Sigtunarederiet trädde i likvidation. Sigtunas nye befälhavare blev J. V. Rickander, som i sex år varit styrman och ett par år befälhavare å Svartsjölandsbolagets båtar och som senare kom att spela en stor roll i Mälaretrafikens historia. Gustaf Johansson kom efter ett år i Stockholms Ångslupsaktiebolags tjänst som befälhavare och avled i Maria församling i Stockholm 13/11 1914. Redan hösten 1898 hade han flyttat från Sigtuna till Stockholm.

Sedan Ångfartygsaktiebolaget Gamla Svartsjölandet inköpt Sigtuna, fortsatte fartyget på sin gamla trade under seglationsåret 1901. På våren 1900 hade emellertid i Sigtuna bildats ett nytt rederi, som insatte sitt fartyg, Skokloster, å traden Stockholm–Sigtuna–Skokloster. Mellan Stockholm och Sigtuna gingo alltså åren 1900 och 1901, utom Uppsalabåtarna, tre fartyg, nämligen Upland, Sigtuna och Skokloster, vilket tydligen var allt för många fartyg på denna trade. Detta föranledde Svartsjölandsbolaget att insätta Sigtuna på en annan av bolaget trafikerad linje, nämligen

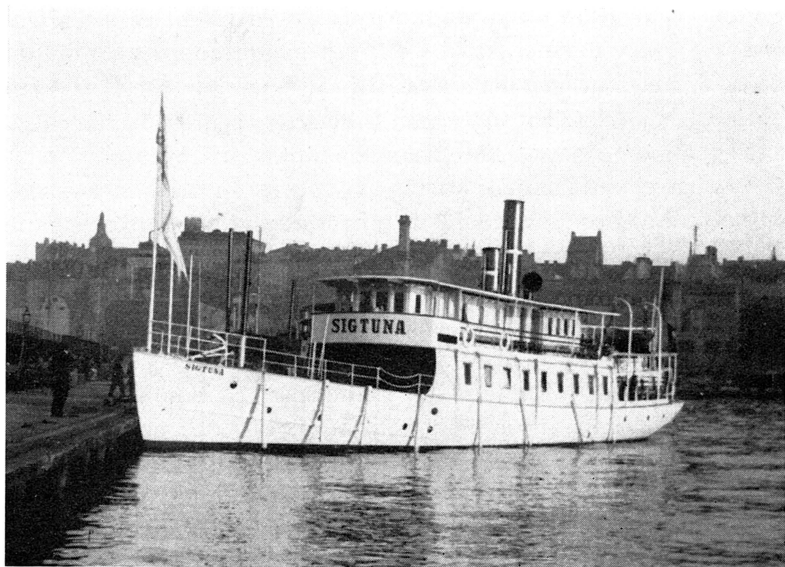


Bild 4. Ångfartyget SIGTUNA, Reg.-nr 2346, efter ombyggnaden. Detalj av foto från Munkbrohamnen, i Stockholms Stadsmuseum. Av fartyget före ombyggnaden har ingen bild påträffats. I Svensk Sjöfartstidning 1933, nr 51 B, finnes en bild av Albrektsund innan fartyget fick namnet Sigtuna.

Stockholm–Kalmarsand. Rickander övertog 1902 befälet å Upland och blev alltså kvar på traden.

Skoklosters turer upphörde med seglationsåret 1910 och Sigtuna återkom till sin gamla trade 1911. En uppgift i Svensk Sjöfartstidning 1933 att fartyget upplades vid krigsutbrottet 1914 och aldrig mer kom i trafik, är oriktig. Sigtuna var i gång t. o. m. seglationsåret 1916 men blev sedan upplagt då det fått ny ägare. Ångfartygsaktiebolaget Gamla Svartsjölandet sålde nämligen hela sin ångbåtsflotta, bland dem Sigtuna och Upland, till Ångfartygsaktiebolaget Drottningholm–Fittja och trädde i likvidation. Drottningholm–Fittjabolaget ändrade, som ovan nämnts, 1925 sitt namn till Trafikaktiebolaget Mälaren–Hjälmaren. Sigtuna användes av den nye ägaren till förrådsfartyg och maskin och panna blevo slutligen borttagna, vilket 4/5 1932 anmäldes till Fartygsregistret.

Sigtuna hade alltså blivit pråm och såldes sedermera 1933. Pråmen fick 16/7 1943 namnet ARNE N:O 4 och hade från 1933 en hel del olika ägare. Slutligen hamnade f. d. Sigtuna hos Sand- & Grusaktiebolaget Jehander 1952, men utdömdes 1958. Det gamla skrovet låg ännu 1959 kvar vid Jehanders sandtag på Munsö.

Det har ej varit möjligt att följa styrelsens för Sigtuna–Örsundsbro Nya Ångfartygsaktiebolag sammansättning före tillkomsten av Patent- och Registreringsverket 1895. Tidningarna i Stockholm sysselsatte sig ej med ett obetydligt företag av helt lokal karaktär i en avsides ort. Endast den lokala tidningen, Sigtuna tidning, har ibland notiser om bolaget. Av en notis 6 april 1883 framgår att styrelsen bestått av kapten Carl Pettersson i Stockholm som verkställande direktör, ingenjören Emil W. Edling och provinsialläkaren K. Drake, men att dr Drake avgått vid bolagsstämma 30 mars och att i hans ställe invalts handlanden och rådmannen Frans R. Rydberg. Enligt Magistratens kungörelse i september 1889, intagen i Sigtuna tidning 28/11 1890, utgjordes styrelsen av Edling, Rydberg och sjökaptenen Carl Pettersson, den senare som verkställande direktör. Edling flyttade till Stockholm 1889, och torde ha avgått 1891. Troligen hade han kommit på obestånd, ty hans villa i Sigtuna såldes å exekutiv auktion i början av 1893. Då ångfartyget Sigtuna 14/12 1894 anmäldes till Fartygsregistret, utgjordes styrelsen av rådmannen Frans R. Rydberg, ordförande, rådmannen V. E. Sucksdorff, korrespondensredare, och ångfartygsbefälhavaren Richard Johansson. Vid bolagsstämman i april 1892 omvaldes Rydberg och Sucksdorff, varför den senare tydligen 1891 blivit medlem av styrelsen och efterträtt Pettersson. Richard Johansson, som också tydligen blivit styrelsemedlem 1891, torde ha efterträtt Edling. Denna styrelse kvarstod till bolagsstämman 31 mars 1897, då borgmästaren Hugo Hallerström efterträdde Richard Johansson, som avlidit 3 mars. Vid bolagsstämman 31 mars 1900 avgick Rydberg ur styrelsen »till följd av iråkat obestånd». Han hade nämligen 5 mars 1900 försatts i konkurs. Även Sucksdorff och Hallerström ersattes med nya namn. Den nya styrelsen bestod av ingenjören Knut Edling, ordförande, rådmannen S. Rundbeck och kyrkoherden K. B. Hennig, verkställande direk-

tör. Redan vid en extra bolagsstämma 28 april avsade sig Rundbeck och Hennig medlemskap och i deras ställe valdes vid en ny extra bolagsstämma 19 maj löjtnanten i Väg- & Vattenbyggnadskåren K. H. Edling och borgmästaren Hugo Hallerström. Ingenjör Knut Edling blev verkställande direktör. Herrarna Edling voro söner till lantmätaren Edling, som var en av bolagets stiftare och tydligen fortfarande var intresserad i företaget. Bakom dessa ideliga förändringar i styrelsens sammansättning låg säkerligen efterdyningar till Rydbergs konkurs. Styrelsens medlemmar voro nämligen ansvariga för av befälhavaren ännu ej redovisade medel och i Rydbergs konkurs bevakade bolaget en fordran på Rydberg av en tredjedel av sådana medel.

Den 30 mars 1901 beslöts bolagets upplösning, vilket anmäldes till registrering 10 april, och samma månad såldes ångfartyget Sigtuna till Ångfartygsaktiebolaget Gamla Svartsjölandet. Någon orsak till bolagets upplösning angives icke i nämnda anmälan.

Skokloster. 1900–1910.

I Sigtuna bildades 12 mars 1900 Ångfartygsaktiebolaget Sigtuna-Sko, med ett aktiekapital av lägst 40 000: — kr. och högst 80 000: — kr. fördelat i aktier å 100: — kr. Endast en av bolagets stiftare var bosatt i Sigtuna, nämligen rådmannen, f. d. fanjunkaren Sven Rundbeck. Något behov av ytterligare ett fartyg på traden förelåg säkerligen ej, då den ju betjänades av både Upland och Sigtuna samt Uppsalabåtarna. Det nya företaget var att döma av styrelsens sammansättning 1901 ett försök av lantbrukarna i trakten att vinna inflytande på frakter m. m., men torde även varit en ren spekulering, som emellertid blev misslyckad.

Redan 19 april 1900 inköpte bolaget av A. P. Sjödin för 52 000 kr. det vid Mälarvarvet liggande ångfartyget ÖSTHAMMAR, som efter haveri inköpts av Sjödin, vilken låtit fartyget undergå en genomgripande reparation för omkr. 15 000 kr. Östhammar var en gammal och omodern båt med dålig fart, byggd i Oskarshamn 1867–1868 för Bockholmssunds ångbåtsbolag under namnet Enköping och hade sedan mitten av 1880-talet under namnet Östhammar

gått på traden Stockholm–Östhammar. Fartyget, som hade registreringsnummer 2190, fick nu namnet Skokloster, vilket antecknades i Fartygsregistret 22/5 1900. Skokloster var ej särskilt lämpad för sin trade Stockholm–Sigtuna–Skokloster. Fartyget var visserligen lastdrygt, men som det gjorde dålig fart var det ej lämpat att med framgång konkurrera om passagerare med Upland och Uppsalabåtarna. Sigtuna gjorde också sämre fart än Upland, men kunde ifråga om långsamhet ej konkurrera med Skokloster. Till befälhavare å Skokloster antogs ångfartygsbefälhavaren K. J. Bergström, tidigare styrman å Mälarebåten HILLERSJÖ.

Det visade sig att varje år var förlustbringande för företaget. En helt ny styrelse tillsattes 1908. Rådman Rundbeck efterträddes som verkställande direktör av i Stockholm bosatte godsägaren C. A. L. Nordstrand och i styrelsen inträdde bl. a. direktören Julius Nordin i Norrtälje, som tidigare varit bosatt i Sigtuna och där varit rådman. Någon förbättring i bolagets ekonomi lyckades emellertid den nya styrelsen ej åstadkomma och man gjorde 1910 ett försök att bilda ett nytt bolag för att övertaga verksamheten. Hemställan gjordes att Sigtuna stad i detta skulle teckna aktier för 5 000:— kr., men trots tillstyrkan av både Magistraten och Drätselkammaren avslogs denna hemställan av Stadsfullmäktige 8 febr. 1910 med tolv röster mot åtta, vilket säkerligen var ett för staden lyckligt beslut.

För Ångfartygsaktiebolaget Sigtuna–Sko återstod ej annat än att våren 1910 träda i likvidation. Ångfartyget Skokloster såldes 1 april 1911 till Ångfartygsaktiebolaget Sylfid i Norrtälje. Köpesumman är ej uppgiven i handlingarna till Fartygsregistret. Fartygets befälhavare, K. J. Bergström, blev kvar på traden genom att han fick övertaga befälet å Upland efter J. V. Rickander och förde sedermera Upland så länge detta fartyg gick på sin gamla trade.

Sylfidbolaget kallade fartyget ARHOLMA men sålde det 1914 då det 14 april fick namnet VÄDDÖ. Redan 1915 såldes VÄDDÖ till Arvika och fick 26 april namnet GLAFSJORDEN. Efter försäljning 1935 till Göteborgs skärgård fick fartyget 23 maj 1935 namnet SÖDRA SKÄRGÅRDEN. Namnet ändrades 3 maj 1943 till SOTEN och

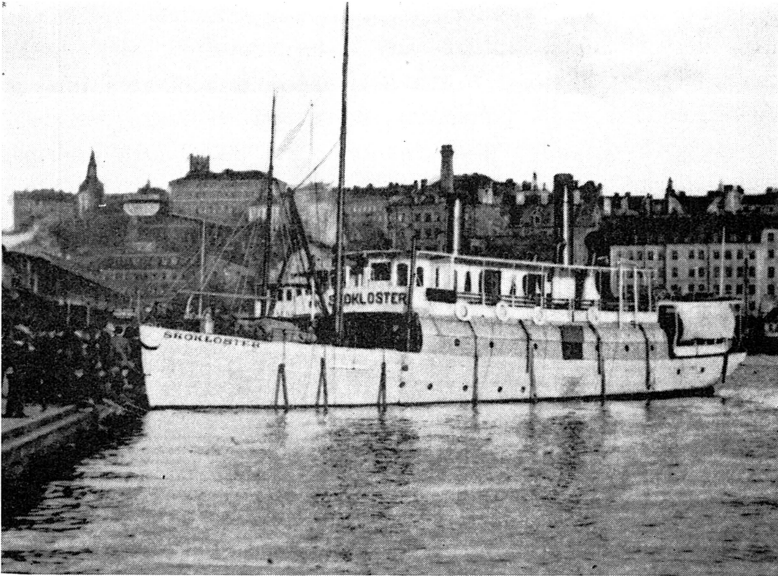


Bild 5. Ångfartyget SKOKLOSTER, Reg.-nr 2190. Detalj av foto från Munkbrohamnen, i Stockholms Stadsmuseum.

det snart hundraåriga fartyget gick ännu 1961 i trafik under detta namn, numera som motorfartyg.

Från 1932 till trafikens upphörande.

Sedan Uplands turer på Sigtuna upphört med utgången av seglitionsåret 1931, insatte rederiet från 1932 andra fartyg på traden. Fram till sommaren 1935 gick huvudsakligen HUGO TAMM, reg. n:r 5630, som var ett förstklassigt fartyg, byggt 1914. Hugo Tamm ersattes 1935 av BAYARD, reg. n:r 3899, som ännu 1936 gjorde turer på Sigtuna. Den var byggd 1901 under namnet NYA HILLERSJÖ. Under senare hälften av 1930-talet förekommo endast s. k. turistresor med olika fartyg och sedan även Uppsalabåtarna i medio av 1930-talet slutat, var det slut med den ordinarie vardagstrafiken mellan Sigtuna och Stockholm. En epok i trafikens

historia hade gått till ända. Konkurrenten från lastbilarna hade tagit död på ångbåtstrafiken och Mälaren ovanför Almarestaket har blivit en död sjö. Turistresor förekommo emellertid ännu på 1940-talet vissa dagar på sommaren, bl. a. av BJÖRKFJÄRDEN, reg. n:r 1479, byggd 1877 under namnet TYNNELSÖ, men ombyggd och moderniserad 1922.

Skepparna på Mälaren, Upland, Nya Örsundsbro, Sigtuna och Skokloster voro ej sjökapten, ehuru de naturligtvis titulerades kapten. De voro ångfartygsbefälhavare, dvs. de hade avlagt styrmansexamen och examen i ångmaskinlära, i dagligt tal kallad »ångbåten». De hade ej rätt att föra befäl å fartyg utanför insjöarna och skärgården utan endast i s. k. begränsad fart. Många av Mälarskepparna hade aldrig varit till sjöss utan tagit sin styrmansexamen endast efter tjänstgöring på Mälarbåtar. Skepparna på ångbåtarna i Stockholms skärgård voro däremot i allmänhet examinerade sjökapten och påstodo gärna att befälhavarna på Mälarbåtarna aldrig varit utanför Stockholms sluss annat än vid de tillfällen de skulle gå »till kvarn», dvs. till kvarnen Tre Kronor och Saltsjökvarn, som brukade kallas Två och sjuttiofem sedan Tre Kronor kommit till.

I motsats till skepparna å skärgårdsbåtarna voro däremot befälhavarna på Mälarbåtarna ofta grosshandlare i lantmanna- och trädgårdsprodukter. Huruvida detta även var förhållandet med befälhavarna på Sigtunabåtarna kan ej bevisligen avgöras men synes troligt. Avlöningen för en befälhavare var blygsam, men bägge befälhavarna å Sigtunarederiets båtar, Richard Johansson och hans son Gustaf Johansson skaffade sig egna fastigheter i Sigtuna, vilket tyder på att de lyckats skaffa sig extrainkomster.

KÄLLOR OCH NOTER

Fartygsregistret och handlingar till detta, Sjöfartsstyrelsen; de äldre handlingarna i Riksarkivets Östermalmsavdelning.

Civildepartementets handlingar angående aktiebolag, i Riksarkivet.

Patent- och registreringsverket, Handlingar rörande Sigtuna-Örsundsbro Nya Ångfartygsaktiebolag.

Sigtuna Rådhusrätts Dombok 1860, 1862, 1863 och 1900.

Hamnjournals i Stockholm i Stockholms stadsarkiv.

Hamnjournals i Sigtuna hos Drätselkontoret i Sigtuna.

Mantalsuppgifter i Stockholm, i Stockholms stadsarkiv.

Bergsunds mekaniska verkstads arkiv, i Statens sjöhistoriska museum.

Skeppslistor, olika årgångar.

Notiser i Stockholms Dagblad.

Notiser i Sigtuna Tidning.

Sjöfartsannonser i Stockholms Dagblad.

¹ Närmare detaljer om Sigtuna och dess turer finnes i förf:s artikel »Sigtunas första ångbåt — ett hundraårsminne», i Upplands Fornminnesförenings årsbok Uppland, 1956.

² I förf:s ägo.

³ Ingen tidningsnotis därom har påträffats.

⁴ Notis i Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning. Enligt benäget meddelande av civilingenjör Arne Sundström, Bromma.