

# ÅNGBÅTARNA PÅ UPPSALA. II

En översikt över seglationerna från 1890 till nuvarande tid

Av *BIRGER JARL*

**D**en reguljära ångbåtstrafiken på Uppsala belystes i en föregående uppsats från dess första anspråkslösa framträdande år 1818 med Samuel Owens hjulångare AMPHITRITE till Ångfartygs AB Garibaldis år 1889 nybyggda ångare FYRIS I. I föreliggande uppsats skall skedet från 1890 till nuvarande tid skildras.

Uppsala Ångfartygs Aktiebolags enda fartyg UPPSALA hade försålts och Garibaldibolaget och Ångfartygs AB Nya Upsala voro nu allenahärskande på stockholmstraden. En del affärsmän voro emellertid åtskilligt missnöjda med dessa bolag, varför en undersökning företogs om inte intresse och förutsättningar skulle förefinnas för bildandet av ett nytt bolag. Efter många och långa överläggningar beslöts 13 april 1891 att bilda ett bolag benämnt Rederi-Bolaget Upsala. Aktiekapitalet bestämdes till 35,000 kr. och interimstyrelsen utgjordes av grosshandlare C. Westergren, grosshandlare E. A. Wahlund, handlande G. E. Malmlöf, samtliga i Uppsala, samt kapten J. Werner och speditör A. Schultz, Stockholm. Ångf. AB Nya Upsala hade på bolagsstämma 21 februari 1891 beslutat att erbjuda det under bildande nya bolaget sin båt NYA UPPSALA, men bolaget inköpte i stället en ångare ENGSÖ, vilken fick namnet UPPSALA. Priset var 34,000 kr. och dess befälhavare var kapten A. Johansson.

Nu börjar en konkurrens av det mest exempellösa slag. FYRIS I, II, och NYA UPPSALA går i samsegling, så att en av båtarna avgår dagligen från Uppsala och Stockholm. UPPSALA går varje onsdag och lördag från Stockholm kl. 8 fm. och åter från Uppsala samma dag kl. 5 em. Uppehållet i Uppsala blev sålunda endast omkring 3 timmar. På denna knappt tillmätta tid skulle båten lossa och lasta. Godstrafiken var säkerligen för UPPSALAS del ganska ringa, men den var dock så pass god, att tiden inte räckte till för lastning och lossning, utan turerna måste så småningom ändras till tisdag och fredag

från Stockholm och onsdag och lördag från Uppsala. Resandefrafiken sökte ångaren draga till sig genom att sätta biljettpriset Uppsala—Stockholm till 75 öre för enkel resa på fördäck och 1: 25 för salong. Tur och retur kostade respektive 1: 25 och 2: 00 kr. Garibaldi- och Nya Upsalabolagen voro inte sena att möta konkurrensen. De annonserade 22 augusti att »de dagar, som UPSALA avgår, sättes biljettpriset till 1:— kr. till akterdäck och salong och 60 öre till fördäck». Redan den 27 i samma månad voro de färdiga att sänka priset ytterligare till respektive 75 och 50 öre. Den 3 september annonserar UPSALA om samma biljettpris, men gör det tillägget i sin annons, att priserna gälla till alla fartygets turer i motsats till de andra båtarnas, som gällde endast de dagar UPSALA avgick.

Var konkurrensen skarp om passagerarna så var den inte mindre om godset. Fraktsatserna kröpo också ned till ett minimum till stor båtnad för befraftarna men till stor skada för rederierna. För att draga till sig så mycket som möjligt av godset använde sig styrmännen på båtarna av en föga uppbygglig metod. Då UPSALA låg och lastade samtidigt med någon av de andra båtarna, gingo de åkardrängarna och andra bud med gods till Uppsala respektive Stockholm till mötes långt upp på kajen och tryckte en tioöring i hand på dem för att de skulle avlämna sitt gods på »rätt» båt. Styrmännen hade alltid en västficka full med tioöringar. Så småningom blevo åkardrängarna »styva i korken» och lämnade godset endast till den högstbjudande. Den styrman, som bjöd på en sup och en halv öl, kunde vara absolut säker på att få godset! Båtarna voro utrustade med fullständiga rättigheter, varför det ej erbjöd svårighet att åstadkomma en dylik »smörjning». Så fortgick denna konkurrens i tre seglationer: 1891, 1892 och 1893. Någon större utdelning på aktierna kunde naturligtvis inte komma ifråga under dessa omständigheter. NYA UPSALA gav dock 5 å 6 proc. utdelning, men Garibaldibolaget hade betydligt blygsammare vinster och dessa överfördes till vinst- och förlustkontot. Sämre blev det för Rederibolaget Upsala. 1892 års förlust blev 1,800 kr. och året förut var förlusten ännu större. Bolagsstämman 29 april 1893 beslöt dock att fortsätta även denna seglation, men styrelsen fick i uppdrag att försöka åstadkomma samsegling med de båda andra rederierna. Detta lyckades naturligtvis inte, ty vem som helst kunde ju förstå, att en ensam båt inte i längden skulle kunna hålla stängen mot tre. Samma bolagsstämma utsåg till redare handlanden Carl E. Carlsson efter P. E. Eriksson, som hittills innehafte denna viktiga funktion.

Seglationen började 26 april och samseglingen mellan Ångf. AB Garibaldi och Ångf. AB Nya Upsala fortsatte som föregående år.



Bild 1. Ångfartygen NYA UPSALA och UPSALA i Uppsala hamn.

Det gällde sålunda att »ta död» på Rederibolagets ångare UPSALA fortast möjligt. Den höll sig emellertid kvar hela denna sommar och höst. Först påföljande års bolagsstämma, som hölls 16 februari 1894, beslöt att försälja ångaren på auktion i Stockholm före mars månads utgång samt att upplösa bolaget.

1893 firades i Uppsala en jubelfest till minnet av Uppsala möte 1593, d. v. s. den Augsburgska trosbekännelsens stadfästande i Sverige. Vid detta tillfälle, som inträffade de första dagarna i september, lade Ekoln-bolaget om sina turer på ett mycket tillfredsställande sätt. Den 4, 5, 6 och 7 september avgick EKOLN II från Sigtuna kl. 8 fm. och åter från Uppsala kl. 8,45 em. anlöpande alla bryggor båda vägarna. EKOLN I avgick från Örsundsbro kl. 8 fm., åter från Uppsala kl. 9 em. anlöpande alla bryggor. Fraktgods medtogs ej under dessa turer.

Ekolnbolaget fick även så småningom konkurrens. När EKOLN I i mitten på september lades upp insattes EKOLN II på dennas trad med två turer i veckan, men dessa utsträcktes inte längre än till Varpsund. Örsundsbro, varifrån mycket spannmål skulle skeppas till Uppsala, blev sålunda utan båtförbindelse med Uppsala. Grosshandlare H. W. Söderman, såsom varande chef för både Upsala Ångvarn och Vattenkvarnen, insåg vådan av att inte ha någon båt-



Bild 2. Sjökapten GUSTAF SETTERGREN. Befälhavare å Nya Upsala 1886—1912.

förbindelse med Örsundsbro. Den mesta spannmålen skulle otvivelaktigt komma att gå till Stockholm, ty två jämförelsevis stora båtar, UPLAND och SIGTUNA stundom även en tredje, SKOKLOSTER, gingo dagliga turer på traden Örsundsbro—Stockholm. Han inköpte därför en ångare vid namn DALPILEN för denna trad. Ångaren döptes om till ÖRSUNDSBRO. Den 2 oktober 1893 började den sina turer och gick dagligen. Lördagar anlöpte den även Varpsund.

Denna ångare var en kort och bred båt med en dräktighet av 53 ton. Den hade förut gått på traden Stockholm—Smedjebacken och var sålunda byggd för de korta slussar, som utgör en länk mellan Mälaren och Bergslagens sjösystem. Det utmärkande för dessa båtar var att de »sutto vid kajen» när de voro tomma. Maskin och panna voro placerade akterut, vilket gjorde att förskeppet kom betydligt högre än akterskeppet, när lastrummet, som upptog 2/3 av båtens hela längd, var tomt. Farten var mycket liten till följd av den jämförelsevis ringa maskinkraften (20 hkr.). ÖRSUNDSBROS befälhavare, kapten J. E. Löfgren, hade samma egenskaper som sitt fartyg: han var kort och bred. När kapten Löfgren kom in i styrhytten fanns det inte plats för någon annan. Ångaren fyllde sin uppgift att frakta in spannmål till Uppsala kvarnar. Dessutom kunde bönderna forsla hästar och kreatur i mån av utrymme och trädgårdsmästarna sina produkter. Allt var sålunda frid och fröjd.

Sedan kapten A. J. Ehlin å FYRIS I år 1893 avlidit utsågs befäl-



Bild 3. Sjökapten C. A. HOLMGREN.  
Befälhavare å Fyris II 1893—1922.

havaren å FYRIS II kapten K. Cavalli att tillsvidare övertaga befälet å FYRIS I och till hans efterträdade å FYRIS II utsågs fartygets styrman kapten C. A. Holmgren. Detta gällde till nästa styrelsesammanträde den 25 juli, då de bägge herrarna definitivt antogs till befälhavare å förut nämnda fartyg.

Samma år antogs till kommissionär styrman Th. Berglin efter C. J. Kolm, vilken på sin tid efterträdde den mycket kände C. P. Boggiano. Berglin uppehöll befattningen till 1896. 1897 valdes J. P. Domeij till kommissionär. Han efterträddes år 1900 av A. Johansson, som innehade sysslan ett par år, varefter H. Johansson tillträdde. Denne senare var sedermera kommissionär till i början på 1940-talet, då han avlöstes av sin son Curt Johansson. Ångf. BERTIL och SIGNE hade egen kommissionär under de år (1923—1925) de konkurrerade med Garibaldibolagets båtar.

Ångbåtskontoret, som hittills varit inrymt i Ö. Ågatan 59, »Sju helvetes gluggar», flyttades med hamndirektionens medgivande till lastpaviljongen nere vid kajen.

Vid Ångf. AB Garibaldis bolagsstämma i februari 1894 väcktes förslag om bolagets upplösning och båtarnas försäljning till ett eventuellt nytt bolag. Stämman beslöt i enlighet med förslaget dock under förutsättning att Ångf. AB Nya Upsala också företog liknande åtgärder. Stämman ajournerades till 31 mars för att då taga ståndpunkt. Ångf. AB Nya Upsalas utlåtande förväntades då hava in-



Bild 4. Ångfartygen NYA UPSALA, FYRIS I och II samt EKOLN II under utrustning.

kommit. Emellertid kunde de båda bolagen ej komma överens om de olika båtarnas värdesättning och aktiekapitalets storlek, varför stämman beslöt att tillsätta en kommitté för att utarbeta sammanjämningsförslag att föreläggas en extra stämma. Kommitténs ledamöter voro herrar A. Liljedahl, H. W. Söderman d. ä., vilken var verkställande direktör i Ångf. AB Nya Upsala och tillika styrelseledamot i Ångf. AB Garibaldi, samt F. H. Andén, verkställande direktör i Garibaldibolaget. Från nyår till den extra stämman, som hölls den 18 maj, pågick en mycket livlig skriftväxling de bägge bolagens styrelser emellan med förslag och motförslag. Kommitténs förslag till värdering av båtarna var 100,000 kr. för de båda fyrisbåtarna och 50,000 kr. för NYA UPSALA. Mot denna värdering reserverade sig kommittéledamoten Andén, vilken ansåg att NYA UPSALAS aktieägare skulle få en för stor fördel mot Garibaldibolagets genom denna höga värdering av ångaren. Kommittén hade infordrat värdering av NYA UPSALA från tre håll, nämligen från Bergsunds Mek. Verkstad, vilken åsatt båten ett värde av 20,000 kr., Mälavarvet 36,500 kr. och slutligen från tre sjökaptenar, som värderat båten till 50,000 kr. Det var detta sista värde som kommittén hade



Bild 5. Sjökapten K. R. ÅMARK.  
Befälhavare å FYRIS I 1909—12 samt  
å NYA UPSALA 1913—1917.

upptagit i sitt förslag men som Andén ansåg vara alldeles för högt. Han skriver i sin reservation: »Denna sistnämnda värdering anser jag för min del ej böra tillmätas den betydelse, att densamma skulle kunna läggas till grund för sammanslagningsförslaget de båda bolagens båtar emellan.» Vid företagen omröstning visade det sig att sammanslagningsförslaget förkastades med 145 röster mot 102. Hela aktiestocken utgjordes av 400 aktier. Vid stämman företrädde endast 281 aktier. 34 nedlade sina röster. Det skulle dock inte dröja mer än fem år förrän sammanslagningen av bolagen blev en verklighet. Men då hade H. W. Söderman d. ä. fungerat som verkställande direktör i bägge bolagen ett par år.

Någon samsegling under 1894 års seglation kom inte till stånd, men väl alternering mellan de tre båtarna. På hösten höll det på att utbryta konkurrens mellan bolagen. Ångaren ÖRSUNDSBRO, som under sommaren gått dels på Örsundsbro och dels på Skokloster, utom söndagar då den uthyrdes till lustresor, ville redaren H. W. Söderman sätta in på Stockholm i slutet av september. Den skulle sålunda alternera med de övriga båtarna. Garibaldibolagets styrelse satte sig emot förslaget och det var nära att det blivit öppen brytning mellan bolagen, men Söderman gav med sig sedan han genomdrivit sin vilja i en annan punkt angående avgångstiderna. ÖRSUNDSBRO fick uteslutande ägna sig åt Örsundsbrotraden med anlöpande av Varpsund.



Bild 6. Ångslupen  
DELFIN och ångfar-  
tyget NYA UPSALA.

Ångslups AB Ekoln hade utlyst extra bolagsstämma till 29 november 1894 för att taga ställning till ett förslag om beställandet av en ny och större båt för Örsundsbrotraden för att på allvar kunna konkurrera med H. W. Södermans ÖRSUNDSBRO. Förslaget avslogs med den motiveringen att tidpunkten inte var den rätta, ej heller tillät ekonomin f. n. v. en utgift på 25,000 kr. Följande år beslöts dock på stämma 4 juni att beställa en båt på Kristinehamns mek. verkstad.

1895 års seglation började och fortgick i konkurrensens tecken. Varken samsegling eller alternering mellan de tre stockholmsbåtarna kunde åstadkommas. Detta till stor del beroende på Garibaldi-bolagets motvilja mot en sammanslagning med Nya Upsalabolaget på de villkor H. W. Söderman d. ä. föreslagit. Konkurrensen blev lika skarp nu som den varit åren 1891—1893 mellan å ena sidan Garibaldi- och Nya Upsalabolagen och å andra sidan Rederi-Bolaget Upsala. NYA UPSALA sänkte biljettprisen till 50 öre däck och 1:— kr. salong för enkel resa till Stockholm. 1:— kr. och 1:50 respektive för tur och retur. Frakttaxorna blevo också betydligt reducerade. Uppsala Ångqvarn, som var den största befraktaren i Uppsala, skeppade allt sitt gods med NYA UPSALA, vilket var ett stort





Bild 7. Sjökapten G. EDLUND. Befälhavare å ångsluparna DELFIN, MARIANNE, TOR och GRETA skilda perioder åren 1902—1919.

aber för Garibaldibolaget. FYRIS I och II alternerade med dagliga turer under sommaren. NYA UPSALA kunde inte hinna med fler än två turer i veckan i vardera riktningen. På söndagarna gick den på lustresor och var den inte förhyrd gick den i egen regi på Skokloster en eller två turer med betydligt billigare biljettpris än Fyrisbåtarna.

Ekolnbolaget, som inte alls kunde tillfredsställa trafikanterna på Sigtunaträden med den lilla, ålderstigna EKOLN II, förhyrde ångaren ÖRSUNDSBRO för att uppehålla träden under sommarmånaderna. När hösten kom sattes den åter in på Örsundsbroträden.

Påföljande år (1896) levererades Ekolnbolagets nya båt, som fick namnet EKOLN II och vars första befälhavare var kapten E. G. Hedlund. Fartyget hade en dräktighet av 37 ton och en maskinstyrka av 17 hästkrafter. Den sattes omedelbart in på Örsundsbro och mellanliggande bryggor utom söndagar, då den gick på Sigtuna och mellanliggande.

Mellan Stockholmsbåtarna fortsatte konkurrensen och skärptes ännu mera genom att ångaren ÖRSUNDSBRO — f. d. Dalpilen — döptes om och fick namnet UPSALA samt sattes in att alternera med NYA UPSALA. Fyrisbåtarna fingo således två konkurrentbåtar. NYA UPSALA sänkte ytterligare priset å salongsbiljett till Stockholm till 75 öre. Däcksbiljett kostade som föregående år 50 öre. Fyrisbåtarna gjorde dagliga turer på Stockholm och den båt som kom hit på

söndagsmiddagen gick lustresa till Skokloster kl. 4 em. NYA UPSALAS och UPSALAS turer voro så lagda att NYA UPSALA alltid låg i Uppsala på söndagarna och UPSALA i Stockholm, varför de kunde uthyras till lustresor från Uppsala och Stockholm. När inte NYA UPSALA var förhyrd så ordnades som föregående år med turer på Skokloster och med avgångstiderna så finurligt lagda att första turen var lagd en halvtimme senare än den ordinarie Fyrisbåten till Stockholm och den andra turen till en halvtimme tidigare än Fyrisbåtens tur till Skokloster. I förra fallet räknade man med att få de passagerare, som inte ville resa så tidigt, och i senare fallet de, som ville komma iväg tidigare. Dessutom var NYA UPSALAS biljettpris 75 öre tur och retur mot Fyrisbåtarnas 1: 25.

1897 års bolagsstämma gick helt i grosshandlare H. W. Södermans tecken. Alla styrelseledamöterna ställde sina platser till förfogande. När förslag till styrelseledamöter skulle framläggas, föreslog grosshandlare Söderman sig själv, godsägare P. A. Liljedahl, handlanden A. Hellstrand, garvaren K. Barkström samt bagarmästare M. Dubois. Samtliga blevo valda med omkring 190 röster. Det vid stämman representerade röstetalet var 237. På fråga huru Söderman tänkt sig att förhållandet mellan de bägge bolagen Garibaldi och Nya Upsala skulle ordnas därest han av styrelsen skulle utses till redare, svarade Söderman, att han vore sinnad att, i vad mån på honom berodde, göra allt för en överenskommelse mellan de båda styrelserna, att hela nettovinsten för alla tre båtarna skulle ingå till en gemensam kassa, som vid seglationstidens slut skulle fördelas mellan de båda bolagen så att Garibaldibolaget erhöi 2/3 och bolaget Nya Upsala 1/3 enligt de närmare bestämmelser, varom överenskommelse kunde komma att träffas mellan de båda styrelserna, samt att han vore viss om, att en sådan överenskommelse icke skulle möta motstånd från Nya Upsalabolagets sida. Det var ju inte svårt för Söderman att avgiva ett sådant löfte, när han behärskade aktiemajoriteten i det sistnämnda bolaget och även var dess redare. Han blev också utsedd till redare för Garibaldibolaget.

Ångaren UPSALA (f. d. ÖRSUNDSBRO, f. d. DALPILEN) såldes av grosshandlare Söderman d. ä. till Gävle.

Seglationen 1897 förlöpte till båda bolagens båtnad. Utdelningen blev för Nya Upsalas aktieägare 16 proc. Garibaldibolaget fick nöja sig med 6 proc., men så hade också en skuld på 13,000 kr. till Gillbergska fonden betalats. Till det goda resultatet bidrog i betydlig mån den stora Industri- och Konstutställningen i Stockholm. Den drog till sig massor av folk och naturligtvis fingo båtarna sin beskärda del av passagerare. Bolagen voro också mycket generösa mot skolbarn. Sålunda fingo flera skolklasser fria resor eller be-

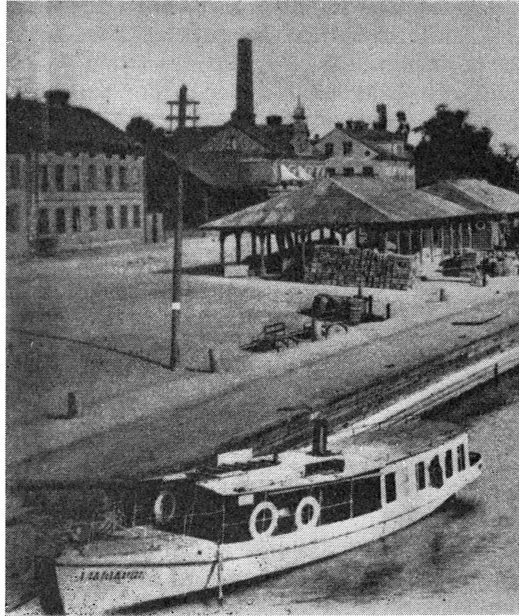


Bild 8. Ångsluppen  
MARIANNE.

tydligt nedsatta biljettpriser. Detta gällde naturligtvis sådana, som skulle besöka utställningen. Turerna för FYRIS I voro så lagda att den varje tisdag gick lustresa från Stockholm till Skokloster. Som den då ännu var Mälarens elegantaste och snabbaste båt voro dessa resor mycket frekventerade. FYRIS II och NYA UPSALA skötte ensamma om de likaledes omtyckta lustresorna från Uppsala till Skokloster på söndagseftermiddagarna.

Vad Ekolnbolaget beträffar så gick EKOLN I på Sigtuna under sommarmånaderna utom söndagar, då EKOLN II såsom varande större fick rycka in på traden och EKOLN I gick då på Näs och Dalby. I mitten av september slutade EKOLN I på Sigtunatraden och sattes in på Varpsund så länge det lönade sig, varefter den lade upp. EKOLN II däremot gick på Örsundsbro så länge det var möjligt för is. Denna uppdelning av routerna bibehölls i flera år framåt.

Samseglingen mellan Fyrisbåtarna och Nya Uppsala fortsatte under 1898. Året därpå inträffade den länge väntade sammanslagningen av de bägge bolagen, som trafikerade Stockholm. Eller rättare sagt: Ängf. AB Nya Uppsala upplöstes och NYA UPSALA såldes till Ängf. AB Garibaldi. Transaktionen genomfördes på så sätt, att Garibaldi-

bolaget ökade aktiekapitalet från 100,000 kr. till 150,000 och aktie-  
stocken från 400 till 600 aktier, varav Ängf. AB Nya Upsalas aktie-  
ägare erhöles 200. De konanter, som Nya Upsalabolaget innehade,  
nämligen 3,291: 68 överfördes till Garibaldibolagets reservfond, som  
sålunda kom att uppgå till 8,293: 99 kr. Den nya styrelsen för Gari-  
baldibolaget utgjordes av godsägare Aug. Liljedahl, ordförande,  
grosshandlare H. W. Söderman d. ä., v. ordf. och verkställande  
direktör, grosshandlarna G. A. Sandström och J. E. Frykberg samt  
till deras suppleanter grosshandlare H. W. Söderman d. y., tillika  
sekreterare, samt bagarmästare M. Dubois.

Nu hade för lång tid framåt konkurrensen emellan stockholms-  
båtarna upphört. Det skulle förflyta många år innan något nytt  
rederi försökte att på allvar konkurrera med Garibaldibolaget.

Efter sammanslagningen av de båda bolagen blev det verklig  
reda med turer och avgångstider både från Stockholm och Uppsala.  
Sommartid avgick alltid en båt dagligen från vardera hållet kl. 8,30  
eller 9 fm., beroende på järnvägsbrons vid Almarestäket öppnings-  
tider. Resande till Skokloster från Uppsala fingo omkring 2 tim-  
mars uppehåll där innan båten från Stockholm anlände, med vilken  
återresan till Uppsala företogs. Utom Skokloster anlöpdes Pilsbo och  
Torsborg, belägna även de vid Skofjärden. Vid den senare bryggan  
bodde en hel del uppsalabor i egna eller förhyrda villor. Sigtuna  
anlöpdes alltid sommartid om det fanns passagerare dit eller där-  
ifrån. Biljettpriset till Sigtuna var litet egendomligt. Det var näm-  
ligen 10 öre dyrare än till Stockholm. En hel del år fram till första  
världskriget var biljettpriset från Uppsala till Flottsund 30 öre,  
t. o. m. Skokloster 60 öre, t. o. m. Finstaholm 75 öre, t. o. m. Vallby  
eller Aludden 90 öre, därefter 1: — kr. hela vägen fram till Stock-  
holm. Men resande till Sigtuna eller därifrån fingo erlägga, utom  
biljettpriset, 10 öre i hamnavgift. Många passagerare frågade huru  
detta hängde ihop: »1: — kr. till Stockholm och 1: 10 till Sigtuna?»  
Förklaringen var den att fartygen fingo erlägga hamnavgift för varje  
tillägg och rederiet ansåg sig i sin fulla rätt att få denna utgift  
kompenserad. Resandefrafiken var sommartid mycket livlig både  
till mellanliggande bryggor och till Stockholm och vice versa. När  
vädret var vackert var det förresten angenämt tillbringade 6 timmar  
som resan till Stockholm tog. Farleden mellan Stockholm och Upp-  
sala är en av de vackraste i Mälaren med sina leende stränder om-  
växlande med mörk barrskog. Ombord fanns allt som behöfdes för  
timlig näring. Förstklassig restauration med fullständiga rättigheter  
ända fram till 1915, då sprit rättigheterna slopades och endast öl  
och vin serverades. Det fanns uppsalabor, som minst en gång varje  
sommar företog en båtresa till Stockholm.

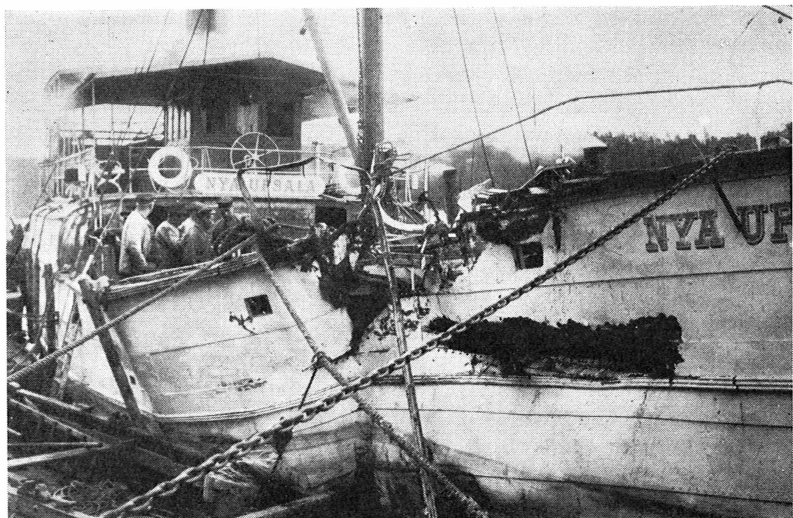


Bild 9. Ångfartyget NYA UPSALA efter kollisionen vid Blockhusudden 9 sept. 1912.

De förut nämnda söndagsturerna till Skokloster voro särskilt frekventerade av uppsalaborna. Det var ett lätt och behagligt sätt att komma bort från stadens grå gator och kvalm för några timmar. Många gingo aldrig i land vid Skokloster utan sutto kvar ombord vid kaffet och punschen. Men det var inte uteslutande skoklosterpassagerare, som gingo ombord i Uppsala. Båten lade även till vid Ultuna, Flottsund, Stavsund, Ekhamn och Ekebo och understundom kunde båten, sedan den landsatt skoklosterpassagerarna, göra en avstickare till Pilsbo och Torsborg på andra sidan fjärden.

De flesta passagerarnas mål var Flottsund. Alla båtar, som under dagen passerat Flottsund på utgående, hade landsatt passagerare. Det var i vanliga fall inte så få människor som skulle hem på kvällen. Småbåtarna, Ekolnbåtarna, voro inte att räkna med, ty dessa voro fullsatta innan de kommo till Flottsund. Alltså var det endast »stora båten» från Skokloster som resenärerna hade att räkna med. Fartygsbefälet hade också stora bekymmer för att få med alla. Det gick vanligen inte, ty vackra söndagar hade där samlats flera hundra människor, som stodo i kö nere vid bryggan för att få komma med. Båtarna voro besiktigade för ett visst antal passagerare och detta antal fick inte överskridas, ty då blev det böter för befälhavaren. För att tvinga folket att gå över landgången så att de

kunde räknas in något så när, och inte hoppa ombord hur som helst, måste besättningsmän placeras ut längs relingen för att avvärja ombordäntring otillåten väg. Det lyckades trots allt inte att hålla antalet inom det tillåtnas gräns. Sålunda kunde det hända att passagerarantalet uppgick till bortåt 500 personer oaktat båten fick taga endast omkring 300. Vid båtarnas ankomst till Uppsala efter dessa söndagsresor voro i regel alltid poliser, högst tre, tillstädes för att räkna passagerarna. Det är ju möjligt att konstaplarna inte tog uppdraget så allvarligt, men för att undvika åtal och böter lade befälhavaren till först vid Ångqvarn för att där släppa iland en laddning och gick sedermera upp till den ordinarie tilläggsplatsen med resten. Ett annat sätt var att lägga ut fem landgångar, åtminstone gick det bra på NYA UPPSALA, och som poliserna voro endast tre »ordnades» det hela till befälhavarens fördel.

Ett icke oviktigt inslag i passagerartrafiken var de utländska turisterna. Det fanns inte vid denna tid några eleganta turistbussar, som förde turisterna land och rike omkring. Turisterna hade att själva bestämma över den takt i vilken de ville färdas fram genom landet. Skokloster var och är väl fortfarande en av de stora attraktionerna.

I allmänhet lågo båtarna upplagda i Uppsala under »istiden», d. v. s. de månader sjöfarten var stängd av is. När så utrustningen tog sin början i februari eller mars — rostbankningen inombords började förresten redan under vintermånaderna — blev det åter liv och rörelse vid kajen. Där skrapades och skrubbades, tjärades och målades, tågvirke förnyades och gammalt översågs, ändrar splitsades, livbåtar och livbälten gjordes klara. Målning av skrov och inredning utfördes av målarfirmor i Uppsala. Maskiner och pannor översågs. Det enda, som inte kunde göras i Uppsala, var bottenmålning. För en sådan procedur erfordrades slip eller docka. Bottenmålning företogs någon gång under pågående seglation. De år ångpannan skulle besiktigas d. v. s. lättas, måste fartygen lägga upp i Stockholm. När så fartygen voro klara och isen försvunnit i Fyrisån och åtminstone visat tendens att gå upp även på sjön, skulle besiktningresa företagas. Innan Sveriges Fartygsinspektion trädde i funktion utfördes inspektionen av särskilt utsedda besiktningmän. Besiktningmännen voro tre. Sista året fartygen besiktigades av dylika voro de ingenjör Z. Larsson, maskinist Wennström och sjökaptén Martin. Skrov, maskiner, pumpar, livbåtar, livbälten, rorledningar och navigationsinstrument skulle besiktigas och undersökas för att utrona att allt fungerade som det skulle och var sjövärdigt. Fartygen ångade ut på Ekoln, ty vid kajen kunde ej erforderliga maskinmanövrer utföras. Där sattes även livbåtarna i sjön



Bild 10. Ångslupen SKOKLOSTER och ångf. NYA UPSALA efter ombyggnaden.

för att prövas. Vid ett tillfälle var det rätt mycket is utanför Flottsund, varför styrman på NYA UPSALA drog i betänkande om det skulle vara bra att sätta livbåten i sjön bland så mycket is. Båten kunde nämligen lätt bli skamfilad. Besiktningsmannen för den detaljen, kapten Martin, viskade då till styrman: »Styrman kan sätta båten i sjön en annan gång när det passar.» Det passade inte under den seglationen. Men båten var en gedigen ekbåt med många årgångar färg, så den kunde nästan flyta på bara färgen. En del av fartygens större befraktare i Uppsala inbjödos att delta i besiktningsresorna och embarkerade då dessa ombord i FYRIS I, såvida inte FYRIS I skulle fortsätta direkt till Stockholm efter verkställd inspektion. I så fall blev någon annan av båtarna samlingsplats. Besiktningen av fem båtar tog sin tid och det blev långt för gästerna till lunch som väntade, men tiden fördrevs med kortspel och brädspel. När besiktningen var klar återvände båtarna till Uppsala och besiktningsmännen utfärdade besiktningsbevis. Trafiken kunde börja.

Lossnings- och lastningsarbetet i Uppsala utfördes under en lång följd av år av fast anställda hamnarbetare, s. k. månadskarlar. Arbetet var hårt både för dessa och fartygets folk. När båten anlände omkring kl. 3 em., vanligen fullastad, sattes omedelbart igång med lossning. Klockan kunde bli både 11 och 12 på natten innan

arbetet var slut. Under den tiden hade också lastats en del av det gods, som skulle avgå följande dag. Någon övertidsersättning förekom inte förrän in på 1920-talet. Avgångsdagen började arbetet kl. 7 fm., men många gånger redan kl. 6 om det var mycket gods, som ej blivit inlastat föregående kväll. Många firmor kommo ej ned med sitt gods förrän på morgonen. Båten skulle avgå kl. 8,30 eller 9. Det gällde sålunda att sätta fart på arbetet för att hinna med. Styrmännen hade anledning att riva sitt hår, när de såg långa rader av fullastade fordon, som väntade på att få avlämna gods. I de allra flesta fall kommo dock fartygen i väg i rätt tid. Detta var mycket viktigt, ty avgångstiden var lagd med hänsyn till genomfartstider vid Stäkets järnvägsbro. Bara några minuters försening från Uppsala kunde göra en halv, ja kanske en timmes väntetid vid nämnda bro. Framkomsten till Stockholm blev sålunda försenad till men för passagerare, båt och rederi.

Ett i viss mån ofrivilligt uppehåll i lossning eller lastning kunde ibland förekomma. På Flustret, som ligger mitt emot båtarnas tillläggsplats, var det vid vissa tillfällen sångare eller sångerskor som uppträdde för att förnöja publiken. De läto höra sig omkring 15 minuter vid varje framträdande. Som vinscharna i båtarna förde ett infernaliskt oväsen, isynnerhet den i FYRIS I, stördes sången i allra högsta grad. För att undvika detta brukade källarmästaren eller dennes representant anhålla att vinschen skulle stoppas de minuter som sången pågick. Som kompensation för detta uppehåll i arbetet översändes smörgåsar och pilsner till hela arbetslaget och en halv punsch till styrman. Bägge parter voro nöjda. (Detta var före restriktionernas tid.)

Uppsalas hamnarbetare, månadskarlarna, voro ett segt och arbetssamt släkte. Som de vare sig hade timpenning eller övertidsersättning låg det i deras intresse att få slut på arbetet så fort som möjligt. Humoristiska och slagfärdiga voro de i allmänhet. Minnesgoda uppsalabor komma säkert ihåg män som Calle Svahn, »Morastrand», »Farsan», »Skomakarn» m. fl. Calle Svahn hade en gång i tiden varit kamrat med stadsfiskal Andéhn vid Hästgardet och på samma skvadron. Andéhn fick svälja många beska »gliringar», när han kom ned till kajen och i Calle S. närhet. Men som den förståndiga karl Andéhn var låtsades han inte om spydigheterna. »Skomakarn» var i sin krafts dagar en mäktig stark herre. Cement var en artikel, som skeppades rätt mycket från Stockholm. Den förekom i jutesäckar om knappt 60 kg. Säckarna *buos* i land av arbetarna. Det kunde då hända att »Skomakarn» tyckte det gick för långsamt, varför han tog inte mindre än fem säckar i taget. Han bar tre på axlarna och en i vardera handen.





Bild 11. Sjökapten E. B. JARL. Befälhavare å NYA UPSALA 1920—1928.

Avlöningen för de fast anställda hamnarbetarna utgjordes av månadslön, som mellan seglationerna reducerades till ungefär en fjärdedel. Under vintermånaderna sysslade de med isupptagning och annat som stod till buds. Om extra arbetskraft erfordrades vid något tillfälle, betalades densamma med timpenning efter gängse pris. På senare år fingo de fast anställda övertidersättning efter särskild taxa.

I Stockholm bedrevs lossnings- och lastningsarbetet med vid varje särskilt tillfälle intagna lösa hamnarbetare, vilka i dagligt tal benämndes »sjåare». De tillhörde inte något s. k. stuvarlag. Det var inte så roligt många gånger att ha med dem att göra, men det var nödvändigt, ty annat folk stod inte att uppbringa. Inte så att de voro lata. Tvärtom. De voro i allmänhet mycket duktiga och villiga — så länge de voro nyktra. På just den punkten brast det esomoftast. Köksluckan besökte de rätt flitigt för att inmundiga något som benämndes »pladask», vilket bestod av en kopp kaffe med två supar brännvin uti. Att det var svårt att få arbetet utfört under sådana förhållanden säger sig självt. Det kan tyckas att det skulle gått att sätta stopp för dylik trafik genom att förbjuda restauratrisen att servera dem. Men så lätt var det inte. Fingo de inte tillfredsställa sina alkoholbegär, så lämnade de helt enkelt arbetet och snart visste alla kompisar hur det var bestämt: »Gå inte dit, för där får du inte ta en sup.» Ingen regel utan undantag. Så

ock här. Det fanns »sjåare», som voro relativt nyktra. Emellertid inträdde en märkbar förbättring när spriträttigheterna försvunno från fartygen och när motboken infördes. Förbättringen var ej långvarig. Lång tid hade ej förflutit förrän de skaffade sig sprit på annat sätt, som de gömde bland godset på kajen och i obehållade ögonblick nyttjade.

I Stockholm lågo båtarna i regel två nätter och mellanliggande dag. När båten anlände till Stockholm lossades allt gods, som skulle lossas, vid Riddarholmen, som var Uppsalabåtarnas ordinarie tilläggsplats i Stockholm. Därefter slussade fartyget ut i Saltsjön för att under den mellanliggande dagen lossa mjöl och gryn till norrlandsbåtar samt därefter lasta vad som fanns anmält för lastning i Saltsjön. När en firma hade minst tio ton av något godsslag, som skulle till Uppsala, anmäldes detta till bolagets kiosk på Riddarholmen, och första båt som kom till Stockholm avhämtade godset vid angiven kajplats. Ävenså kunde gods avhämtas direkt från någon båt, som låg under lossning. Allt gods, som sålunda inlastades, belades med en extra avgift av 10 proc. på den ordinarie taxan. Det kunde vara både inhemskt och utländskt gods. I senare fallet gick godset »transito» till Uppsala, där Tullkammaren i första hand tog hand om detsamma.

Ända till på 1920-talet var Karl Johans sluss den enda möjligheten för samfärdsel mellan Mälaren och Saltsjön, åtminstone för fartyg av här berörda storlek. Slussningen tog bort en hel del av den i allmänhet knappa arbetstiden. Själva slussningen gick rätt fort, ty passagerarfartyg, som tingat slussning minst 2 timmar i förväg, hade förtursrätt framför lastfartyg, men järnvägsbron, som skulle passeras både på upp- och nedgående, kunde många gånger förorsaka väntetider på halvtimmar, ja, timmar ibland. Visserligen fanns det tidtabell för bronns öppethållande för genomfart, men det behövdes bara att ett tåg var försenat några minuter eller att extratåg skulle passera för att det skulle bli förskjutningar i tabellen. När Hammarbyleden blev färdig med sluss vid Skanstull inträdde bättre förhållanden. Inga broar att taga hänsyn till, ty de ligga på segelfri höjd. Skanstullsbron har 12,5 m. segelfri höjd. Skanstullsslussen kan plocka in sex båtar av uppsalabåtarnas storlek och dessutom en hel del mindre båtar och farkoster. Vägen, som fartygen hade att tillryggalägga, blev betydligt längre, men den nackdelen uppvägdes av att man slapp den oberäknliga järnvägsbron. Dessutom voro den nya slussens portar så konstruerade att de kunde användas oberoende om det var högt vatten i Mälaren eller i Saltsjön. Vid Karl Johans sluss gick portarna att använda endast vid högre vattenstånd i Mälaren. Inträffade det motsatta,

vilket stundom hände, måste s. k. »sättare» (ett slags pontoner) användas, vilket tog en avsevärd tid.

Från Uppsala skeppades mjöl, gryn, kakel, tegel, separatorer, maskindelar, trävaror, tekniska artiklar, karameller, råsprit (efter Spritcentralens tillkomst) m. m. Desutom grosshandelsgods till lanthandlare i Roslagen. Detta gods spedierades av styrman till andra båtar i Stockholm. Styckegods förekom i riklig mängd. Levande djur, såsom hästar, nötkreatur, svin och höns, kom också ifråga. Hästar kunde stundom vara rätt besvärliga att få ombord. Vid ett tillfälle skulle en ridhäst transporteras med FYRIS II, som låg vid Riddarholmskajen. Två hästgardister anlände med hästen. De skulle leda den ombord, men hästen var inte alls med på den »galoppen». Han nekade gå ombord helt enkelt. De försökte med både lock och pock men nix. Ögonen på hästen bands för. Lika omöjligt. En person från NYA UPSALA — hon låg också vid kajen — tog hästen vid betset, ledde den runt varuskjulet, gick direkt ombord med hästen utan att denne protesterade det ringaste. Sjömannen hade bättre handlag med hästen än hästgardisterna.

I Stockholm lastades partigods av alla slag: mjöl, kaffe, socker, sirap, sydfrukter, bruna bönor, risgryn, sill, cement, järn m. m. och sist men inte minst styckegods. En stor artikel var spritdrycker, som lastades, efter Spritcentralens tillkomst, vid dess kaj vid Reymerholm. Kaffe och sydfrukter lastades vanligen i Frihamnen, inhemskt socker vid Blasieholmskajen, utländskt vid Tullhusen i Stadsgården eller Frihamnen. Sillen lastades dels vid Järnvågen på Djurgården och dels vid Värtan hos Bröderna Ameln. Knappast någon kaj inom Stockholms hamnområde var främmande för uppsalabåtarnas befälhavare. På hösten lastades även gödningsämnen vid gödningsfabriken vid Gäddviken. När fartyget var klart med saltsjölastningen, slussades det upp i Mälaren igen för att vid ordinarie kajplats fortsätta med lastning av nytt gods. Påföljande morgon avgick ångaren med full last till Uppsala. Under senare hälften av juni t. o. m. förra hälften av augusti var godstillgången inte så stor som under den övriga delen av seglationen, men då var passagerarefrekvensen så mycket större.

Midsommarhelgernas lustresor, mellan Stockholm och Uppsala och vice versa voro ej några sinekurer för befäl och besättning. Låt oss följa den båt, som anlände till Uppsala kl. 2,30 em på midsommaraftonen. Först lossning av däckslasten och rengöring av däck, vilket måste vara klart snarast möjligt, ty passagerare stodo redan på kajen för att embarkera för resa till Skokloster eller närmare belägna bryggor. Båten skulle nämligen göra lustresa till Skokloster kl. 4 em. med återkomst kl. 10 em. Kl. 12 midnatt avgick

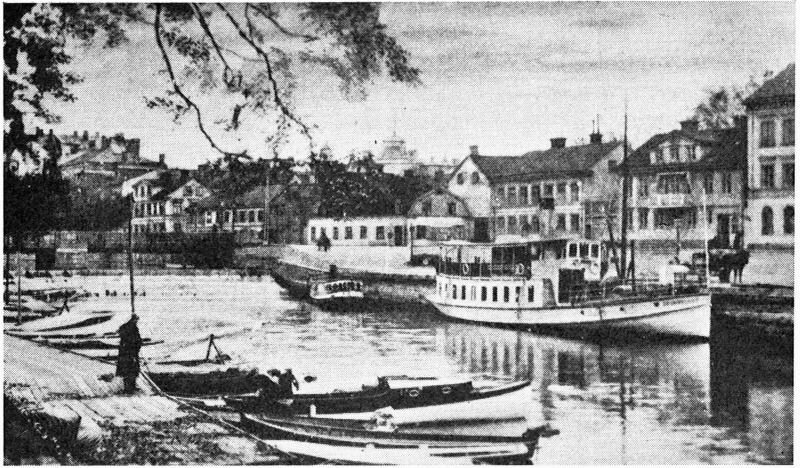


Bild 12. Ångsluparna TOR och ÖRSUNDSBRO.

fartyget till Stockholm på lustresa, s. k. »skojarresa», och ankom dit ungefär kl. 5,30 fm. på midsommardagens morgon. Kl. 8,30 fm. ordinarie tur till Uppsala för att kl. 4 em. göra lustresa till Skokloster med återkomst som vanligt kl. 10. Kl. 12 midnatt åter på väg till Stockholm med de lustresande, som anlänt till Uppsala på morgonen med den alternerande båten. Annandag midsommar intog fartyget igen sin ordinarie tur till Uppsala kl. 8,30 fm. Enahanda blev det för den andra båten, som avgått från Uppsala kl. 8,30 fm. midsommaraftonen. Skillnaden var bara den att den båt, som anlände till Stockholm på midsommaraftonen eller midsommardagens eftermiddag, fick ligga still intill avgångstiden kl. 12 midnatt, såvida inte något annat målarrederi förhyrde den för att hjälpa sina egna båtar med passagerare till eller från någon av de närmaste bryggorna såsom Drottningholm, Kungshatt, Horn eller någon annan ej för långt avlägsen. Alltnog framgår av det här sagda, att någon vila kunde det ej bli tal om vare sig för befäl eller övrig besättning. Visserligen var det direkt gång med »skojarresorna», men passagerarna drogo försorg om att ingen fick sova, ty stämningen var hög, för att inte säga skyhö. Den tredje båten hade relativt bra, ty den var vanligen förhyrd under midsommardagen. FYRIS I fick mest åtnjuta den förmånen. Vad som här sagts om midsommarresorna gäller efter bolagens sammanslagning och fram till 1912.



Bild 13. Sjökapten E. ANDERSSON.  
Befälhavare å ÖRSUNDSBRO 1913—  
1922.

Ångslups ab Ekoln, vars båt EKOLN I trafikerade traden Uppsala—Sigtuna vardagar och Uppsala—Dalby söndagar, fann sig i början på 1900-talet föranlätet, att, på grund av den ökade passagerarefrekvensen, anskaffa en ny och större båt. 1905 beställdes en större ångslup för att sättas in på Örsundsbrotraden om höstarna och på Sigtunatraden under sommarmånaderna. Den nya ångslupen levererades 1906 från Söderhamns mek. verkstad och fick namnet ÖRSUNDSBRO. Båten var mycket starkt byggd med en maskinstyrka av 110 hkr. Längden var 25,20 m., bredden 5,34 m. och djupgående 1,75 m. Den var försedd med ett mycket rymligt fördäck och ett mindre lastrum akter om försalongen. Passagerareantalet var betydligt större än EKOLN II:s. Kapten Hedlund, som hittills fört EKOLN II, övertog nu befälet på den nya båten. Befälhavare på EKOLN II blev kapten Åstrand, men som påföljande år avlöstes av kapten Ernst Thelin. EKOLN I lades så småningom upp och försåldes 1911 till ett norrlandsrederi.

År 1908 var ett av märkesåren i Ångfartygs AB Garibaldis historia. Då införlivades Ångslups ab Ekoln med bolaget. Ekolnbolagets aktieägare erhöilo 1 aktie i Garibaldibolaget mot 2 av Ekolnsbolagets samt 100 kr. kontant. Så hade alla båtarna, som då trafikerade Uppsala i reguljär trafik, utom de smärre ångslupar, som gingo i närtrafik, kommit under en hatt. Och så skulle det fortsätta fram till 1925.

Uppsalabåtarna voro i regel inte utsatta för några större haverier, men 1909 när FYRIS I gjorde sin första resa för seglationen under befäl av kapten K. R. Åmark, nybliven befälhavare efter kapten Cavalli, som avlidit, råkade fartyget ut för ett olyckstillbud, som kunnat fått de mest ödesdigra följder. FYRIS I var på väg till Uppsala och vid Almarestäket tappade fartyget propellern just där strömmen är som kraftigast. Genom sinnesnärvaro hos befälhavaren lyckades det att få ut en tross till den s. k. skomakarebryggan och medelst denna fira ned fartyget i den lilla bukten omedelbart nedanför nämnda brygga. Där fick fartyget ligga till dess bogserare från Stockholm kom för att bogsera det tillbaka till Stockholm och Bergsunds varv, där reservpropeller fanns. Efter några dagar var allt klart och fartyget kunde intaga sina turer.

Den största katastrof något uppsalarederi råkat ut för var när NYA UPSALA kolliderade med den tyska 800-tonnaren s/s Alexandra utanför Blockhusudden 9 september 1912. När NYA UPSALA på kvällen nämnda dag var på väg ut till Värtan, där hon påföljande dag skulle lasta sill, inträffade kollisionen just som fartyget börjat runda Blockhusuddens fyr. Befälhavaren, kapten G. Settergren, var själv på bryggan jämte styrman och rorgångare. Alexandra var på ingående till Stockholm med alla reglementerade lanternor tända och hade god fart, ty fartbegränsningen började inte förrän vid Blockhusudden. NYA UPSALA skulle naturligtvis ha gått akterom Alexandra, men istället kommenderade befälhavaren babords ror för att komma emellan fyren och tysken. Styrman, som insåg att kollisionsrisk förelåg sökte med alla till buds stående medel och med rorgångarens hjälp få över rodret åt styrbord, men det var för sent. Alexandras stäv skar in i NYA UPSALAS förskepp som man skär in i en ost. Förskeppets sidoplåtar på styrbords sida och backens trädäck revs upp. Ett gapande hål till förliga lastrummet uppstod; vattnet forsade in. Hon skulle omedelbart ha sjunkit på djupt vatten om inte befälet, trots allt, hade haft nog sinnesnärvaro att sätta henne på grund strax intill fyren. Vid kollisionen störtade styrman ned från bryggan, bryggräcket var då inte så högt som lagen nu föreskriver, och skadades svårt. En annan person som även uppehöll sig på bryggan blev också skadad. Kokerskan, som vistades i köket, blev så illa klämd att hos måste huggas loss. Städerskan och en besättningsman fingo skador, dock av ej så allvarlig art. NYA UPSALA fick stå kvar på grundet till den 13 i samma månad, då en kraftig bogserbåt kom till platsen med bärgningsmanskap och bärgningsmateriel. Efter att ha provisoriskt tätats och surrats med grova kättingar bogserades fartyget mycket försiktigt till Ekensbergs varv i Mälaren för att repareras. Få båtar ha väckt ett sådant

uppsående som NYA UPSALA, när slussen vid Karl Johan passerades. Hur hon då såg ut framgår av bild 9. Den 29 oktober samma år var hon emellertid färdig igen för att fortsätta den avbrutna seglationen. Befälhavare till seglationens slut blev kapten Ernst Thelin, som var ordinarie befälhavare på EKOLN II. Till styrman antogs författaren.

Fr. o. m. 1913 gjordes en del omplaceringar av fartygsbefälet. FYRIS I fick till befälhavare kapten Ernst Thelin. Kapten Åmark övertog befälet å NYA UPSALA, där han förut i flera år varit styrman fram till 1908. Kapten Holmgren förde som förut FYRIS II. Den ålderstigna kapten Hedlund på ångsl. ÖRSUNDSBRO avlöstes av kapten E. Andersson, förut mångårig styrman å FYRIS II. Befälet å EKOLN II övertogs av kapten J. A. Ahlin, vilken förut tjänstgjort i Gamla Svartsjölandsbolaget.

Innan det första världskriget bröt ut var det synnerligen goda seglationsår. Aktieägarna fingo god utdelning på sina pengar, utom för 1912 års seglation, då hela nettovinsten och mer till gick åt för att likvidera NYA UPSALAS reparation. Under det första och andra krigsåret gjordes ingen inskränkning i trafiken, men 1916 fick FYRIS I ligga upplagd och Stockholmstrafiken sköttes med endast FYRIS II och NYA UPSALA. Samma var förhållandet 1917, 1918, 1919, dock med den skillnaden att de två sista åren var NYA UPSALA upplagd i stället för FYRIS I. Godstillgången var under dessa år i allmänhet inte större än att två båtar klarade upp skeppningen. Emellanåt inträffade det dock att godsanhopningen blev så våldsam att en pråm måste förhyras för det gods, som de ordinarie båtarna inte kunde ta med sig. Emellertid beslutade bolaget att bygga om NYA UPSALA medan hon låg upplagd. 1919 på försommaren bogserades hon av FYRIS I till Stockholm och Gåshaga varv på Lidingön, där hon skulle byggas om. NYA UPSALA förändrades högst väsentligt. Sålunda togs övre passagerardäcket (den s. k. »karusellen») bort; bryggdäcket breddades, sidorna rätades upp, kommandobryggan försågs med en ordentlig bryggskärm av trä, där förut endast var ett järnräcke med namnbrådan. Inombords voro förändringarna inte mindre. Aktersalongerna inreddes till sovhytter för befälet, förliga lastrummet utvidgades genom att däcksfolkets skans flyttades längst föröver och eldareskansen till mellandäck, den stora försalongen (matsalongen) förändrades till en mindre sådan, avsedd endast för befälet, med kök och restauratrytt förom och på styrbordssidan. Fartyget blev sålunda ombyggt till uteslutande lastfartyg och sattes in i trafik f. o. m. 1920 års seglation. FYRIS I och II klarade ledigt upp den lilla passageraretrafik som förekom. Passagerareantalet hade nämligen starkt minskat på senare år till följd av att motor-

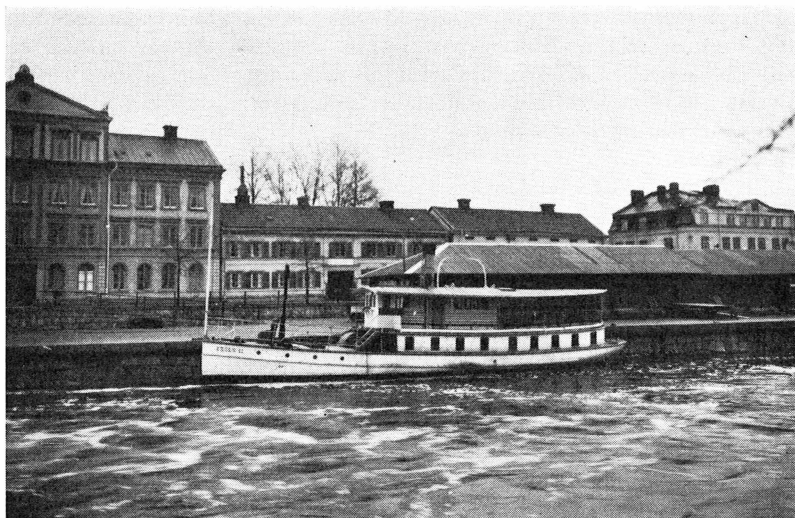


Bild 14. Ångslupen EKOLN II.

båtar, bilar och bussar alltmer kommit i farten. De båda fyrisbåtarna gjorde reguljära turer på så sätt, att de alltid möttes på vägen, då däremot NYA UPSALA avgick efter fullbordad lastning, oberoende av vilken tid fartyget var färdiglastat. En del omplaceringar av fartygsbefälet ägde rum 1920. Kapten Thelin återgick till FYRIS I efter att åren 1916—1919 tjänstgjort å FYRIS II, dels som styrman och dels som befälhavare under kapten Holmgrens sjukdom. För den sistnämnde, vilken alltjämt var sjuk, vikarierade kapten Aug. Dahlström, vilken sedermera blev ordinarie befälhavare, när kapten Holmgrens sjukdom förvärrades så att han ej kunde kvarstå som befälhavare. Till befälhavare å NYA UPSALA antogs författaren.

Förutom de båtar, som hittills berörts, trafikerades Uppsala av smärre ångslupar, vilka anlöpte Fyrisåns alla bryggor (Ultuna, Non-tuna, Liljekonvaljeholmen, Sunnersta, Pustnäs och Flottsund) samt bryggorna runt Vårdsättraviken och fram till Dalby, ja, ända till Varpsund utsträckte en ångslup sina turer. Men även andra sidan av Ekoln blev lyckliggjord med ångslupstrafik.

Den lilla ångslupen MENOTTI på 1860-talet var pionjär för ångslupstrafiken. Den efterföljdes av SVANEN på 1870-talet och DELFIN på 1880-talet. Dessa tre äro behandlade i min föregående uppsats.





Bild 15. Sjökapten E. Thelin. Befälhavare å EKOLN II och FYRIS I 1907—1931. Sedan 1932 ägare av och befälhavare å EKOLN II.

1902—1904 uppehöll ångslupen MARIANNE trafik på Ytternäs. Passagerareantalet var 70. Sålde 1904 till Södertälje. Mellan 1903—1905 uppehölls trafik på Varpsund av ångsl. DELFIN (ej att förväxla med den föregående med samma namn). Ägare till de här nämnda ångsluparna var L. G. Högberg, Uppsala. DELFIN såldes till Stockholm 1906. Ångslups AB Tor bildades omkring 1907 för att 1908 sätta in ångslupen Tor på traden Uppsala—Dalby. Ända till 1914 höll den sig kvar men såldes året därpå till Sundsvall. Åren 1915—1919 gick ångslupen GRETA på ungefär samma trad. Sålde sistnämnda år till Sundsvall. Ägare voro herrar Andersson och Sven Jonsson. Den sista i raden var ångslupen MÄRTA. Den fördes av kapten I. Lindström och ägdes av några uppsalabor med kamrer Ljungström som redare. Den höll sig kvar till 1928 för att sedermera säljas till Västerås. DELFIN, TOR, GRETA och MÄRTA voro sig tämligen lika i byggnadssätt och togo 120 passagerare. Farten var ungefär 7 knop. MARIANNE, DELFIN, TOR och GRETA fördes av en ännu levande uppsalabo kapten G. A. Edlund. Några kortare perioder hade DELFIN och TOR andra befälhavare.

I det föregående har nämnts att många år skulle förflyta innan Garibaldibolaget fick någon allvarlig konkurrens. Emellertid började 1922 ett par motorpråmar att göra turer på Uppsala medtagande partigods. I Uppsala fingo de stöd av Upsala Valskvarn. Året därpå satte en stockholmsfirma Ossian Olsson in en ångare vid namn BERTIL i reguljär fart, som på hösten följdes av ännu en

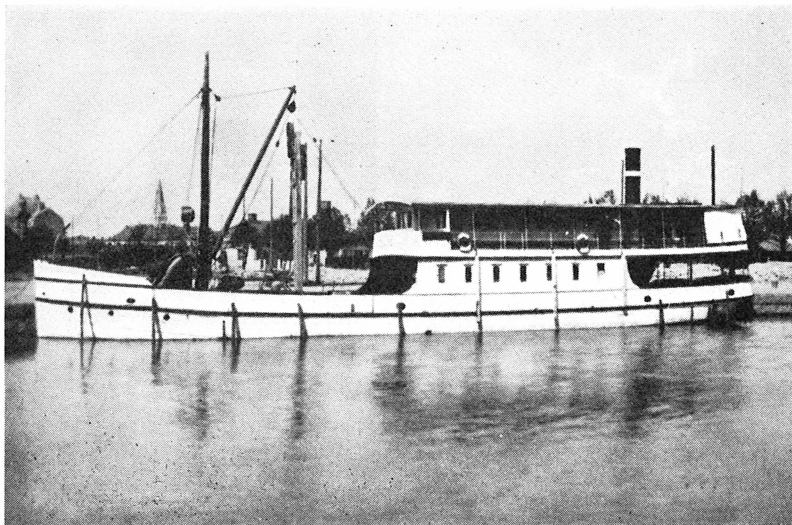


Bild 16. Ångfartyget SIGNE.

nämligen s/s SIGNE. Den sistnämnda hade till redare, enligt Svensk skeppslista, Anna Charlotta Stockhaus, Stockholm, men fartygets mäklare var Ossian Olsson. BERTIL kom från Norge, där den varit fiskefartyg och seglat under namnet Flekkefjord. Dräktigheten var 57 ton och maskinstyrkan 115 hkr. SIGNE var byggd i Örebro 1893; hon hade en dräktighet av 100 ton och en maskinstyrka av 145 hkr. Hon hade förut gått under namnet AURA II, vilket tyder på att hon senast seglat under finsk flagg. Båda båtarna hade, som förut motorpråmarna, stöd av Valskvarn jämte några andra firmor. Allt Valskvarns gods, bestående av mjöl och gryn och i vissa fall spannmål ävenså Ättiksfabrikens produkter, fraktades med dessa båtar. Konkurrensen från de bägge båtarna invercade mycket menligt på Garibaldibolagets inseglingar. Förluster uppstod år efter år. Det var egentligen bara EKOLN II och ÖRSUNDSBRO, som buro sig något så när. Bolaget började att alltmer umgås med tanken att lägga ned trafiken och försälja båtarna. Detta blev också så småningom fallet. Från och med 1 februari 1926 övertog Trafik AB Mälaren—Hjälmaren i Stockholm de tre stockholmsbåtarna. Kapten J. A. Ahlin, som varit befälhavare på EKOLN II sedan 1913, blev nu befälhavare på FYRIS II, för övrigt ingen förändring vad befälhavarna beträffar. Det nya bolaget köpte inte endast Garibaldis



Bild 17. Sjökapten J. A. Ahlin.  
Befälhavare å EKOLN II, FYRIS II,  
RAGNHILD och SIGNE 1913—1937.

båtar, utan de införlivade även BERTIL och SIGNE med sin flotta. Så skröpliga båtarna än voro, var det nödvändigt för att bli av med konkurrensen. Dessförinnan hade Mälaren—Hjälmaren slagit under sig alla trader i Mälaren utom Västerås-, Mariefreds- och Eskilstuna-traderna.

NYA UPSALA förändrades återigen till passagerarfartyg och samtliga båtar utrustades med strålkastare och dagturerna utbyttes mot natturer. Bolaget ansåg sig tvingat att lägga om trafiken på Uppsala till nattrafik, emedan en hel del transportbolag hade bildats, som med lastbilar fraktade styckegods mellan de bägge städerna och sins emellan konkurrerade. Transportbolagen samlade ihop godset på eftermiddagen, och på morgonen efter hade uppsalaaffärsmanen godset i sin affär när han öppnade. Bolaget räknade med att lika snabbt ha godset i Uppsala genom att båtarna avgick på kvällen efter fullbordad lastning. På samma sätt när det gällde gods från Uppsala till Stockholm. Styckegodset betalade sig bra mycket bättre än partigodset. Att gå med bara partigods lönar sig ej, ty omkostnaderna äro alldeles för stora för båtar av den typ det här är fråga om. En annan syn, som bolaget hade på turförändringen, var att arbetspengarna för lastning och lossning skulle kunna nedbringas genom att arbetet bedrevs endast under dagtimmar. Den synpunkten höll inte alls streck, ty det blev i alla fall övertidsersättning till de arbetande, på grund av att det inte hanns med att få in lasten före det magiska klockslaget kl. 5 em. Hur än rede-

riet försökte att möta konkurrensen från lastbilarna, så blev det de senare som plockade till sig stycke godset.

Samma erfarenheter hade bolaget på sina övriga trader. T. o. m. på öarna i Mälaren. Där byggdes broar över sunden här och var och landförbindelse med Stockholm upprättades. Efter några få år efter det att uppsalabåtarna införlivats med Trafik AB Mälaren-Hjälmarren, gick bolaget sitt öde till mötes. Ångfartyget BERTIL såldes 1934 till Rederi AB Soya, förändrades till tankbåt och fick namnet SOYA I. Sedan följde i rask följd FYRIS I samma år till Göteborg, där den efter viss ombyggnad går i skärgården under namnet REGENT. FYRIS II såldes till ett grusbolag och är nu gruspråm. Dessförinnan seglade den ett par år under namnet MARGARETA. NYA UPSALA och SIGNE höllo sig kvar ännu några år men under annan regim. AB Insjötrafik bildades omkring 1930 och övertog de två båtarna. Redare och verkställande direktör är O. Carlström, Stockholm. 1939 var sista året NYA UPSALA trafikerade Uppsala. Efter krigsutbrottet samma år förhyrdes fartyget av flottan som transportfartyg. Efter krigets slut 1945 såldes fartyget till Göteborg och Kooperativa Förbundet och byggdes om till tankfartyg. SIGNE blev det fartyg, som höll sig kvar längst på traden. Hon gick ända till 1945. Dessförinnan hade hon tillhört Uppsala Rederi-AB ett par år, men övergick åter i AB Insjötrafiks ägo och såldes av dem till Slite Cement AB på Gotland och är nu sandpråm. På 1930-talet trafikerades Uppsala av en del andra fartyg såsom NYA HILLERSJÖ, HESSELBY och RAGNHILD, men det blev mera sporadiskt. RAGNHILD (förut Enköping I) uppehöll dock reguljär trafik på Uppsala åren 1934—1938. Såldes därefter till AB Gasaccumulator, där den går under namnet AGA I. Kapten Ahlin var befälhavare å RAGNHILD och SIGNE till sin död 1937. När SIGNE slutade blev det också definitivt slut med den reguljära ångbåtstrafiken på traden Uppsala—Stockholm. Nu sköts godstrafiken av motorfartyg, vilka gå i AB Insjötrafiks och Upsala Rederi-AB:s regi. Det senare bolaget äges numera av AB Insjötrafik. Från början var aktierna placerade hos industri- och affärsföretag i Uppsala.

Som förut omtalats övergick ej ångsluparna EKOLN II och ÖRSUNDSBRO i Mälaren-Hjälmarens ägo. Den senares namn förändrades till EKOLN I och fortsatte som förut på sigtunatraden under befäl av kapten Hj. Edberg, vilken i flera år varit styrman i FYRIS II, och efter kapten E. Anderssons död befälhavare å ÖRSUNDSBRO. Med 1929 upphörde EKOLN I att gå i Garibaldibolagets regi. Under åren 1930—1931 låg den upplagd, men påföljande år och delvis under 1933 förhyrde kapten Edberg båten och satte ånyo i gång med trafik på sigtunatraden. Men ej heller nu kunde blåsas nytt liv

i företaget. Bilar, bussar, motorbåtar hade definitivt tagit död på den förut så livliga passageraretrafiken till bryggorna kring Ekoln och Skokjärden. 1935 försåldes EKOLN I till ett göteborgsrederi för skärgårdstrafik.

EKOLN II gick alltjämt i Garibaldibolagets regi, 1926 under kapten Aug. Bergströms befäl. Nästkommande år och t. o. m. 1929 var ångslupen uthyrd till nämnda befälhavare, som trafikerade dels sigtunatraden, dels Vik, Hessle och Sånka. Till den senare bryggan arrangerades badresor. 1931 låg EKOLN II åter upplagd. Påföljande år såldes den till en av Garibaldibolagets mångåriga befälhavare kapten Ernst Thelin. Ännu har sålunda inte alla av det forna Garibaldibolagets båtar försvunnit från farvattnen i och omkring Uppsala. EKOLN II går fortfarande till Sigtuna och Skokloster under sommarmånaderna, åtminstone sön- och helgdagar. Dessutom uthyres den till lustresor för föreningar, skolklasser m. fl.

Kapten Bergström var en mycket optimistisk herre. När han inte kunde finansiera EKOLN II förhyrde han en annan ångslup, SKOKLOSTER. Från 1930 t. o. m. 1932 försökte han på flera trader. Än gick han på Vik och Hessle, än på Skokloster och Sigtuna, än på Sånka; arrangerade lustresor i egen regi; hyrde ut båten till lustresor. Hur han än försökte gick det inte att finansiera företaget. Han måste ge upp.

När ångslupen EKOLN I såldes 1935, hade Ångfartygs AB Garibaldi redan året förut beslutat att träda i likvidation. Likvidatorernas redogörelse avlämnades 7 mars 1936. Så hade då en lysande epok i uppsalasjöfartens historia avslutats. Garibaldibolaget, som erhållit sitt namn efter den första ångare som förvärvades, kunde se tillbaka på en 74-årig tillvaro. Namnet H. W. Söderman var starkt förbundet med bolaget. Den äldsta Söderman var dels initiativtagare, dels styrelseledamot och dels redare i bolaget; hans son var först styrelseledamot och sedermera efter sin faders död redare; sonsonen, nuvarande direktör H. W. Söderman, övertog posten som redare vid sin faders död 1925 och var en av likvidatorerna vid bolagets upplösning 1936. Den reguljära ångbåtstrafiken på Uppsala är slut. Den kan aldrig återuppstå i samma former som förut.

#### KÄLLOR.

Kapten G. A. Edlund, Uppsala.

Direktör O. Carlström, Stockholm.

Ångf. AB Garibaldis protokoll och styrelseberättelser.

Tidningen Upsala.

Upsala Nya Tidning.

Svensk Skeppslista.