

Fyrisån och Flottsund

Vattenvägen upp till Östra Aros eller Uppsala från Mälaren är en gammal led. Upplandsförfattaren Olof Thunman beskriver forntidens vikingaskepp sålunda:

Här gled svears ledungsflotta

Nedför vårligt svällda fören.

Vita sköldar, röda sköldar

Blänkte från var drakes reling,

När ett folklands kämpaskara

Drog mot havet djärv och glad



På 1500-talet tog sig knarrar och koggar till Uppsala för att leverera varor till marknaderna men man vet lite om den tidens trafik när

landhöjningen gjort att vattenvägen blivit en å. Under 1600-talet började trafiken med små segeljakter till Stockholm, de så kallade postjakterna som ursprungligen startats av Olof Rudbeck och som senare drevs av hans son Olof Rudbeck d.y. Detta fortsatte under 1700-talet men nästa sekel blev ångbåtarnas. Den första ångbåten som besökte Uppsala kom 1818 och var Samuel Owens *Amphitrite*, en hjulbåt som kom från Stockholm. En trafik med någon slags regelbundenhet började 1822 – 23 då hjulbåtarna *Upsala(I)* och *Freya* började gå mellan Stockholm och Uppsala. Kostnaden för att resa mellan Stockholm och Flottsund var 1 riksdaler 32 skilling om man satt i salongen. Ute på fördäck kostade det 40 skilling.

En viktig person för att utveckla trafiken på ån var landshövding Robert von Kreamer som när han tillträdde sitt ämbete såg till att ån muddrades till ett för båtarna acceptabelt djup. Han ordnade även så att en nybildad Hamndirektion i Uppsala fick ansvar för trafikleden och skötte ekonomin på egen hand med avgifter och annat.



Foto från Uppsala Universitets bibliotek

På hans initiativ startades också det första ångbåtsbolaget i Uppsala, Upsala Ångbåtsbolag, där han tillsammans med borgare från staden var delägare. Bolaget, som med tiden blev ett aktiebolag, beställde nya fartyg för trafiken. Först en hjulbåt i trä som hette *Upland*, därefter en båt av järn som döptes till *Upsala* (II). Nästa fartyg som kom 1849 var en ångbåt av järn som hade en propeller vilket var helt nytt. Den döptes till *Carl von Linné* och följdes av *Prins Gustaf* och *Upsala* (III). År 1860 hade Ångbåtsbolaget fyra ångbåtar som gick mellan Uppsala och Stockholm men monopolen på trafiken gjorde resorna och transportererna dyra. Ångbåtsbolaget tjänade mycket pengar men allmänheten var missnöjd.



Den som tog upp kampen mot Ångbåtsbolaget var Henrik Vilhelm Söderman. Ingen sjöfartsman men en drivande affärsman i Uppsala som tjänat pengar på brännvinstillverkning och bryggeriverksamhet. Han startade 1862 tillsammans med andra investerare Ångfartygs AB Garibaldi som med ångfartyget *Garibaldi* började konkurrera med Upsala Ångbåtsbolag. En kamp som skulle pågå med olika medel fram till 1890 då Upsala Ångbåtsbolag gav upp. Söderman

AB Ekoln

hade också startat ett annat bolag, Ångfartygs AB Nya Upsala som var mycket framgångsrikt.



Foto Osti/Uppsala Universitetsbibliotek



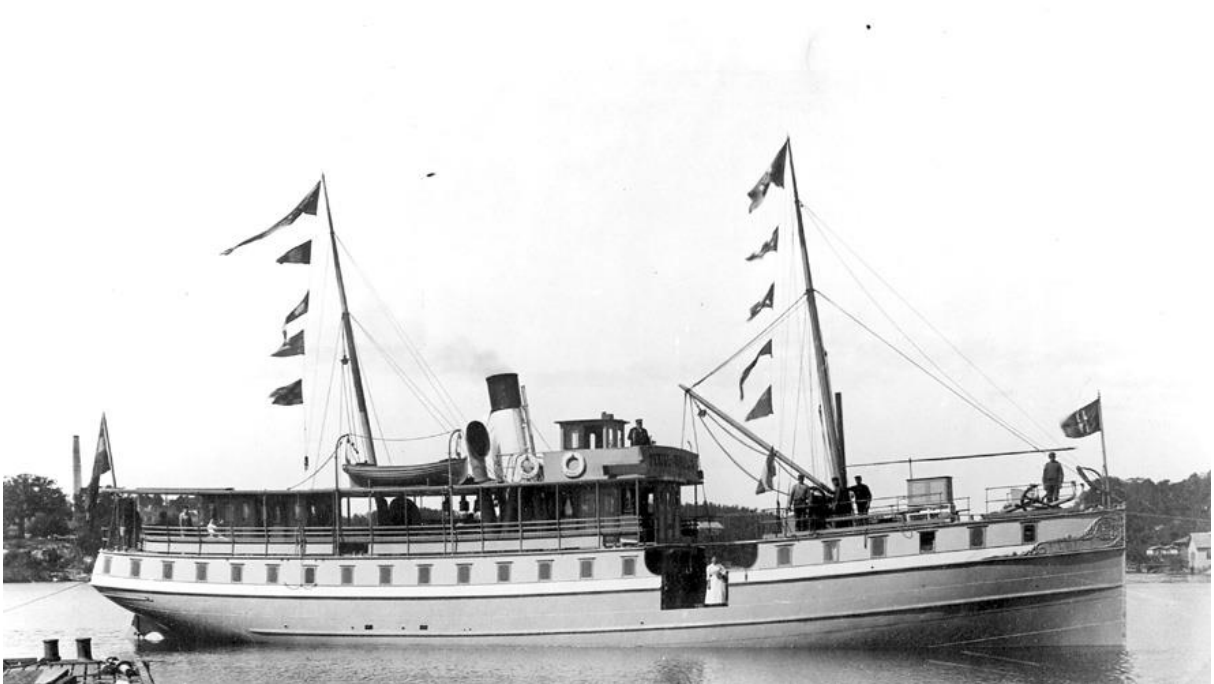
Foto: Upplandsmuseet

Flottsund anlöptes av fartygen i båda riktningar vid behov. Flottsund blev ibland ändhållplats då is, lågt vattenstånd eller kraftig vårflod hindrade fortsatt färd. Förutom de tidigare nämnda ångbåtarna var det *Fyris I*, *Fyris II*, *Nya Upsala*, samt *Upsala (IV)* och *Upsala (V)* som trafikerade Stockholm. På söndagar och helger gjordes lustresor ofta till Skokloster då fartygen kunde vara fullastade med folk. Alla fartygen hade full resturation så man kunde äta och dricka under resans gång.

Fo 136088 C. Foto Erik Holmberg



Nya Upsala Foto Erik Holmberg/Sjöhistoriska museet



Fyris I Foto Upplandsmuseet

För trafiken på Ekoln och Sigtunafjärden fanns ett bolag som hette Ångslups AB Ekoln som med lite mindre fartyg knöt samman Uppsala med Örsundsbro, Wik, Dalby och Sigtuna. De hade namn som *Ekoln I* och *Ekoln II* och lade också till vid Flottsund vid behov.



Ekoln II Foto: Upplandsmuseet



Den mer lokala trafiken efter ån och en bit in i Ekoln sköttes av ett antal mindre ångslupar som transporterade folk till eller från platser som Ultuna, Nántuna, Liljekonvaljeholmen, Pustnäs, Sunnersta och Graneberg. Sluparna hade namn som *Svanen*, *Delfin*, *Greta* och *Märta*.

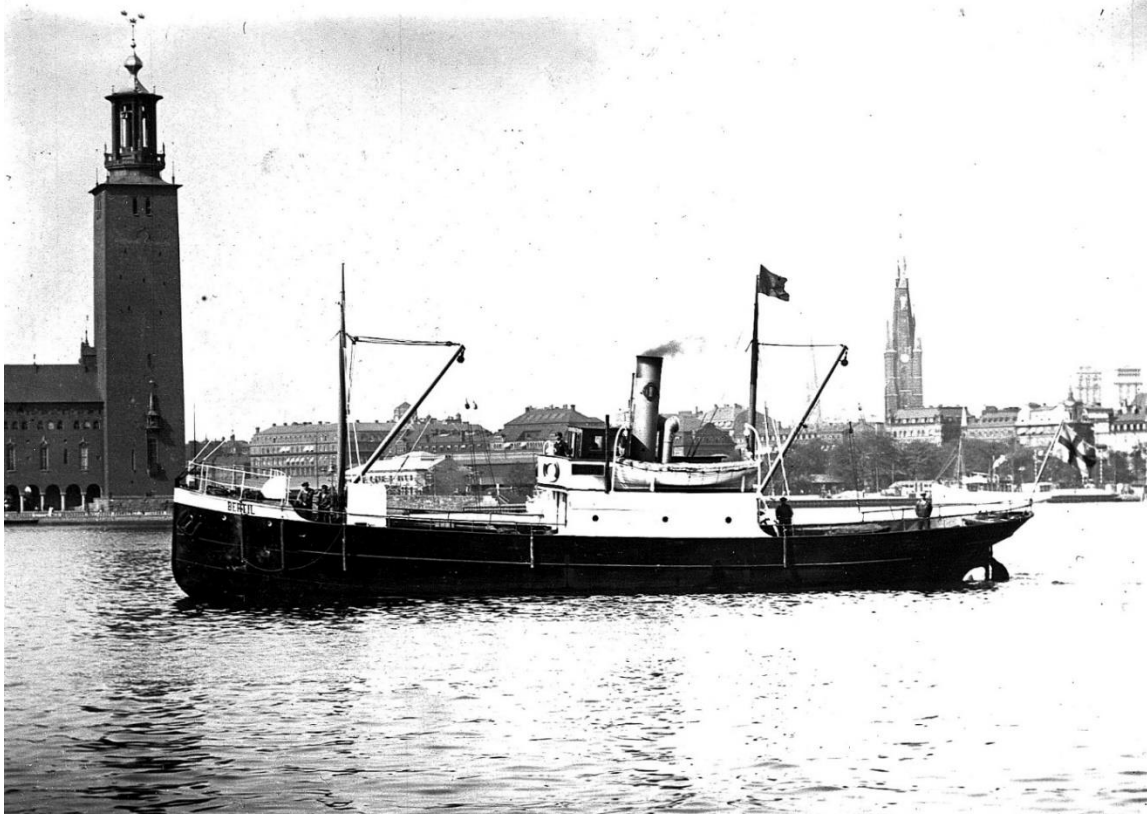
Men det var inte bara ångbåtar som passerade Flottsund. Under 1860 – 1865 passerade, förutom Uppsalas egna ångbåtar, i snitt 140 segelfartyg och 5 – 6 ångbåtar varje säsong. De flesta hade last med sig till Uppsala och ett fåtal hade last med sig från Uppsala. Cirka 50 000 passagerare åkte varje säsong mellan Uppsala och Stockholm.

År 1890 fanns det fem olika ångbåtsbolag i Uppsala: Upsala Ångfartygs AB – Ångfartygs AB Garibaldi – Ångfartygs AB Nya Upsala – Upsala Ångslups AB samt Ångslups AB Ekoln.

Konkurrensen mellan bolagen och från järnvägen gjorde att de försvann ett efter ett och 1899 slogs de kvarvarande samman med Ångfartygs AB Garibaldi och med H.W. Söderman som chef.

Passagerartrafiken med ångbåtarna minskade mer och mer och det transporterades mest gods till och från Uppsala. Garibaldibolaget togs 1926 över av ett annat bolag, Trafik AB Mälaren – Hjelmaren, som gick i konkurs redan 1934.

Reguljär trafik med ångfartyg till Uppsala enligt tidtabell förtsatte ända fram till 1940 men den sista tiden transporterades enbart gods.



s/s Bertil Foto från Sjöhistoriska museet

Men även om persontrafiken på Fyrisån minskade så var trafiken till hamnen och kvarnarna i Uppsala ändå livlig. Under 1940 var det 687 skutor, pråmar och motorseglare som anlöpte Uppsala, ett antal som succesivt minskade till 100 – 200 anlöp under 1960 – talet.



Foto: Sagerholm, Axel

Upplandsmuseet



m/s Sandön Foto Robert J. Boman/Sjöhistoriska museet

Transport av spannmål till eller från kvarnen var viktig och 1976 behövdes totalt 52 fartyg för att transportera 15 000 ton spannmål från Uppsala.

Sandön, Pavona, Sydfart och *Sunnanvind* var kända profiler i hamnen. När exakt den sista båten lastade i Uppsala vet jag inte men troligen i slutet av 1980 – talet.

Numera kan vi bara se *Enköping* och *Kung Karl Gustaf* under sommaren när de passerar Flottsund på väg till eller från Skokloster med turister.



Nils Sjökvist