Sjöfart på Fyrisån och Ekoln

Hans Norman

Uppsalakretsen av Svenska Kryssarklubben

Ett avsnitt ur kretsens 75-årsjubileumsbok ”Mot nya färdmål”.

(Artikeln är kompletterad 2014-12-09 med bilder ur boken.)

UPPSALAKRETSEN. BAKGRUND OCH TILLKOMST

Sjöfart på Fyrisån och Ekoln

Hans Norman.

SJÖFARTEN på de uppländska vattenvägarna har uråldriga anor. För cirka 4 000 år sedan bestod det som nu är områdena kring Uppsala av en serie fjärdar och vikar av Bottenhavet och Östersjön. Sjöförbindelserna gick dels söderut mot det som senare skulle kallas Mälaren, dels mot sydöst mot det som nu kallas Trälhavet, en vattenväg som utformades till Långhundraleden. Norrut sträckte sig fjärdarna förbi nuvarande Storvad, Tensta och Vendel. Under en lång forntid seglades eller roddes fartyg med handelsvaror på sjölederna upp mot de rika bygderna kring Gamla Uppsala och norröver. Senare rustades här också Sveakungens ledungsflottor för att fara ut mot vidare hav.

Med den fortgående landhöjningen började vattnet söder om Vendelsjön strömma söderut. Embryot till Fyrisån kom till när denna vattenström eroderade sig ner i lerslätten, samtidigt som havsvikarna blev allt grundare. När det rinnande vattnets erosion bromsades upp av berghällar eller grov morän bildades forsar, såsom vid Ekeby och Ulva, där vattenfall började utvecklas vid tiden för Kristi födelse. Denna process försköts söderut, men under tidig vikingatid kunde man fortfarande utan större besvär passera med fartyg över det som senare blev Kvarnfallet i Uppsala. Efter några hundra år började vattnet även där bli mera strömt och Östra Aros växte fram till en liten handelsort i anslutning till detta vattenfall. När denna plats under 1200-talet började kallas Uppsala, hade en forssträcka också bildats längre ner mot nuvarande Islandsfallet. Landhöjningen hade efterhand medfört att Fyrisån fick ett utlopp vid Flottsund mot den nordliga Mälarvik som vi idag kallar Ekoln.

Segelsjöfart

Även om våra dokumenterade kunskaper om sjöfarten till och från Uppsala under tidigare århundradena är små, kan det förutsättas att Fyrisån och Ekoln med angränsande fjärdar var viktiga för transporterna. Detta bör generellt ha gällt inom denna norra del av Mälarbygden med dess rika jordbruksområden och den bruksnäring som fanns längre norrut. Det gällde självfallet också andra delar av Mälarområdet med dess farleder ut mot kusten och till mer fjärran destinationer. Särskilt för tungt gods var sjölederna viktiga innan landsvägar och järnvägar byggdes ut. De var också av betydelse för persontrafiken. Därom vittnar mängden av bryggor i städer och småorter men också de som anlades vid godsen och gårdarna, även om endast rester av dem numera kan skönjas.

Först från 1600-talet går det att få en någorlunda klar bild av sjötrafiken i Uppsala. Här fanns nu ett organiserat skepparskrå, som svarade för lastbefordran, där skepparna på sina segelfartyg också erbjöd viss persontrafik. Resorna blev emellertid oregelbundna, eftersom de måste samordnas med ett än så länge oordnat landskjutssystem.

En mer regelbunden persontrafik började när den mångsysslande professorn Olof Rudbeck den äldre år 1667 åtog sig, bland alla sina andra göromål, att öppna postjaktstrafik på Stockholm. Dessförinnan hade landshövdingen i Uppsala förgäves frågat borgerskapet om någon ville ta på sig ett sådant uppdrag. Rudbeck startade sin rörelse med sedvanlig effektivitet, och jakterna gick efter tidtabell tre gånger i veckan, en båt samtidigt från Uppsala respektive Stockholm. På detta sätt befordrades både post och passagerare samt även en del gods. Det sistnämnda var reserverat för skepparskråets fartyg, men många föredrog att anlita Rudbecks båtar mot en extra kostnad, därför att de gick så regelbundet. Konkurrenterna seglade bara när vinden var gynnsam, då de kunde hålla lägre priser. Som delägare i Rudbecks skepparverksamhet hade han sin svåger Johan Lohrman, son till borgmästaren Thomas Lohrman.

Denna posttrafik drevs länge efter Rudbecks död 1702, först av hans änka och från 1719 av Olof Rudbeck den yngre. Som exempel kan nämnas att Carl von Linné 1731 som student

tillsammans med ett ressällskap for med en av postjakterna till Stockholm. Det berättas att när man kommit till fjärden Görveln söder om

Uppsalaseglarnas färdrutt mot Mälarens större vatten går över Ekoln och söderut förbi Almarestäket.

Almarestäket, angjordes den lilla holmen Kofsan i sundet mellan den tvådelade ön Skärftinge-Lövholm och fastlandet. Sedan större delen av ressällskapet efter landstigningen slagit sig ner på sjökrogen för mat och vila, passade, inte oväntat, den alltid flitige och nyttige Linné på att göra en ingående inventering och förteckning av holmens växter, vilket resulterade i en flora.

En segelfärd till Skokloster

För personer som inte kunde utnyttja den skut- och posttrafik, som under 1700-talet fanns i Uppsala, måste sjöresan ordnas på annat sätt. En reseberättelse, förvarad i Uppsala universitetsbiblioteks handskriftssamling, kan ge en inblick i hur det kunde gå till. Några studenter ville fara till Skokloster en försommardag 1734. De gjorde förfrågningar i hamnen, men någon Uppsalabåt fanns inte till hands för dem. De fick då veta, som det står i deras berättelse, att ”*en roddarebåth ifrån Stockholm ärnade just att läggia ut*”. Sedan man kommit överens med ”*roddare kiäringarne*” om betalningen startade färden klockan åtta på kvällen. Den uppges mest ha gått med segel, men ibland med hjälp av de stadiga roddarmadamerna vid årorna. Vid Flottsund tog sällskapet in på en av krogarna för aftonmåltid.

Klockan ett på natten nåddes Skokloster, där natthärbärge kunde ordnas. Godset innehades vid denna tid av greve Erik Brahe, som vistades i Stockholm. Förvaltningen sköttes av en inspektor, som nästa dag såg till att sällskapet fick se slottets samlingar. Nöjda med vad de upplevt i slottsmiljön reste studenterna fjärde dagen tillbaka till Uppsala med en annan båt, som lagt till vid slottets brygga. Även nu gjordes ett uppskattat uppehåll på krogen i Flottsund, innan färden fortsatte norrut genom Fyrisån.

Ångbåtstrafik

På Mälaren startades reguljär ångbåtstrafik jämförelsevis tidigt, först på sträckan Stockholm - Uppsala. Redan i september 1818 gjordes ett första försök. Det var den på mekanikens område välkände Samuel Owens som fraktade passagerare med hjulångaren *Amphitrite*. Vid en ny resa i juni 1821, när de resande skulle övervara magisterpromotionen i Uppsala, gick fartyget först på en lerbank vid Stäket och stötte sedan på ett grund vid Flottsund. Damerna inkvarterades i gårdarna runt omkring och herrarna fick vandra in till staden.

En ångbåt passerar Signhildsbergs gård på väg mot Sigtuna. Litografi av Alexander Nay.

Det blev dock snart, tack vare ångmaskinerna, ett kraftigt uppsving för sjötrafiken. En ny hjulångare, *Uppsala*, sattes in 1822 med två turer i veckan. Den hade 22 hästkrafter och

kunde ta 200 passagerare. Resan Uppsala-Stockholm tog nu 8-10 timmar. Trafiken kunde emellertid bara pågå till i början av juni, sedan blev vattenståndet vid Flottsund för lågt, varför slutstationen förlades dit. Ett avtal slöts med ägaren på Alsike gästgivaregård om att möta med hästar vid Flottsund så att passagerarna kunde komma till Uppsala.

På 1840-talet gjordes omfattande muddringar vid Flottsund och Stäket. Fler ångbåtar trafikerade nu sträckan Uppsala - Stockholm. Vid mitten av 1800-talet infördes dessutom två andra förbättringar; fartygen byggdes nu av järn och det var slut på epoken med hjulångare. År 1849 började man med reguljär ångbåtstrafik med ångfartyget *Carl von Linné* som var utrustat med propeller. Upsala Ångfartygs-Bolag kunde därefter uppehålla trafiken med dagliga turer. Dessutom ordnades utfärder till Wik, Skokloster och Rosersberg.

Det blev dock ett avbräck i ångbåtstrafiken år1853 på grund av en koleraepidemi. Båtarna förbjöds att gå med passagerare till Uppsala och dessa måste stiga av vid Flottsund. Där skedde också lossning och lastning av gods. Att Flottsund användes som lastageplats var för övrigt inte ovanligt. Aktieägarna inom ångbåtstrafiken var ofta missnöjda med de höga hamnavgifterna i Uppsala. För att eliminera dessa kostnader passade redarna på att vid minsta hinder i ån, såsom uppgrundning eller is, lossa och lasta vid Flottsunds brygga.

Ångbåtarnas ankomst

Ankomsten av säsongens första ångbåt till Uppsala var ett välkommet vårtecken. Då blev man på Tidningen Upsala rent lyrisk. År 1865 stod här att läsa: ”*Årets första ångbåt spelar i Upsala rent enahanda, men wida större roll, än den första lärkan på många andra ställen. Med den första ångbåtens ankomst anses wåren hafwa inträdt på fullt alwar, denne lifwets mäktige genius, som kommer alla pulsar att slå fortare….*”.

De första ångbåtarna ansågs representera den tidens högteknologi och betraktades ofta med skräckblandad förtjusning. Inte bara själva resan var en märkvärdighet, även avgång och ankomst var viktiga tilldragelser. I Uppsala, liksom i Stockholm, avlossades salutskott när man närmade sig hamnen. Borgare, hantverkare, studenter och professorer skyndade till landningsplatsen för att skärskåda underverket med dess passagerare och inte minst kaptenen som stod på kommandobryggan iklädd livrock och hög hatt. När passagerarna kommit i land hände det att ångbåtens restaurang invaderades av hungriga och törstiga studenter och stadsbor, ty där fanns, som Gunnar Wennerberg skrev: ”*böckling ombord som jag tror*”.

Hamnen i Uppsala

De materiella förutsättningarna i Uppsala hamn var dock primitiva. Kajen var fram till mitten av 1800-talet närmast obefintlig. Dammen vid Islandsfallet hade tillkommit 1841. Nedanför fallet fanns en liten roddbåtshamn för mindre båtar, som användes av fiskare och andra, som bodde neråt ån och vid

Full aktivitet i Uppsala hamn före bilismens början. Ångbåten är *Fyris I*. Till höger gamla Islandsbron.

Ekolns stränder. Söder om roddbåtshamnen låg ångbåtsbryggan och längre ner en brygga för segelskutor. År 1864 beslöt hamndirektionen att bygga ut hamnen på en sträcka av drygt 300 meter. Därmed bildades en sammanhängande kaj från roddbåtshamnen ner till nuvarande ångkvarn. År 1877 utfylldes roddbåtshamnen, och kajen sträckte sig nu ända fram till Islandsfallet.

Ångbåtstrafikens glansperiod och tillbakagång

Trafiken med ångfartyg hade än så länge framtiden för sig. Under 1800-talets andra hälft hade Uppsala inte mindre än fyra ångbåtsbolag och tidtabellerna blev alltmer tillförlitliga. Resandet ökade inom alla sociala grupper. Godsägare och bönder seglade mindre med egna båtar, eftersom det blev billigare och

bekvämare för dem att sända varor med ångbåten. Här fanns också en social dimension. Bryggorna utmed farleden var viktiga för kontakt med omvärlden. Folk samlades där på morgnarna med varor som skulle levereras; mjölk, kött, fisk, grönsaker med mera. På kvällen hämtades mjölkflaskor, tomlådor och annat gods. Då kunde man få höra nyheter från stan.

August Strindberg, som i sin litterära produktion har hämtat så många motiv från Stockholms skärgård, var också bekant med färder på Mälaren. Redan inför terminsstarten 1867, då han som18-åring började sina universitetsstudier, åkte han med ångbåt från Stockholm till Uppsala. Att notera i sammanhanget är att fadern var ångbåtskommissionär och ansvarig för trafiken på Mälaren och att faderns syster var gift med den ovan nämnde ångbåtspionjären Samuel Owens. Från en båtresa en försommardag längs Mälarens stränder, av många besjungna som hänförande vackra, fångar Strindberg i dikten ”Stadsresan” det för Mälarfjärdarna typiska:

> *Fjärran en ångbåtsrök förkunnar de*
> *odlade trakter kanske där ligger en stad,*
> *ett lustslott eller en herrgård Mälarn är*
> *riker på gods, ej blott på historiska minnen*

Den uppgående trenden med reguljär ångbåtstrafik bröts när järnvägstrafiken öppnats 1866 mellan Uppsala och Stockholm. Ångbåtsbolagen i Uppsala sänkte biljettpriserna men det hjälpte inte. De fick alltmer inrikta sig på nöjestrafik till närliggande platser. Nu erbjöds söndagsutflykter med ångbåtsbiff till Ultuna, Liljekonvaljeholmen, Flottsund, Vårdsätra och andra platser längs Ekoln och norra Mälarens stränder. Lustturerna gjordes med de moderna ångbåtarna *Fyris, Fyris I* och *Fyris II*.

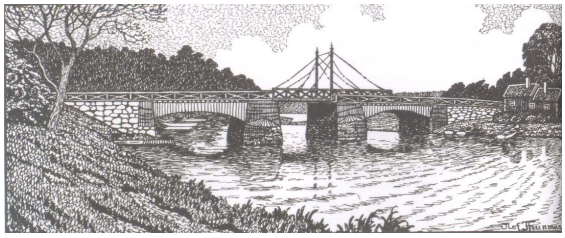
Under mellankrigstiden minskade ångbåtstrafiken ytterligare på grund av den ökade bilismen. Andra världskriget kom dock att innebära en sista blomstringsperiod för den reguljära ångbåtstrafiken som upprätthölls fram till 1945. Därefter har den bara gått som turisttrafik från Uppsala.

Tyngre lasttrafik

Trots införandet av ångbåtstrafikför persontransporter användes för en tid framåt fortfarande segelskutor för tyngre laster till Uppsala. Under 1870-talet var staden hemmahamn för sluparna *Löparen* och *Carl Johan*. Dessutom var en mängd segelskutor utifrån destinerade till Uppsala, som förde med sig stenkol, salt, kalk och spannmål. I Uppsala lastades bland annat järnmalm för transport till andra orter.

Snart skedde dock en övergång till ångbåtar också vad gällde tyngre transporter och lastångare blev en allt vanligare syn i Uppsalas hamn, dit kol och koks fraktades. Senare blev denna fartygstrafik främst inriktad på leveranser av spannmål till Uppsala Ångkvarn. Trafiken fortsatte att vara livlig under större delen av 1900-talet. Enlig statistik vid Uppsala stads tullkammare från 1940 och framåt var antalet anlända fartyg stort fram till 1960-talets slut, men en betydande nedgång skedde under 1970-talet. Denna sjöfart höll dock i sig, nu med dieseldrivna fartyg, även om antalet lastbåtar som kom till Uppsala blev färre. Mot slutet var det främst tre som gick i trafik med spannmål, *Pavona, Sydfart* och *Östfart*. Sistnämnda båt, som bytt ägare och fått namnet *Medvind*, angjorde Uppsala så sent som år 2000, också då med spannmål i lasten.

Flottsund



Den gamla bron vid Flottsund byggdes 1831. Den var belägen strax söder om den nuvarande, som tillkom 1924. Den gamla brons brofästen finns kvar och minner om hur vägen tidigare gick över Fyrisån. Det södra knyter an till gamla vägsträckningen som gick över Kungshamns gård och upp mot Fredrikslundsområdet och vidare mot Stockholm. Teckning av Olof Thunman.

För sjöfarare till och från Uppsala bör Flottsund ha varit en välkänd plats. Ofta var det bara hit man kunde segla när man på Ekoln närmade sig staden. Vid Flottsund började besvärligheterna, endera för att vinden inte låg rätt till för att komma norrut genom ån, eller att inloppet var för grunt. Samma svårigheter gällde seglationen söderut från Uppsala.

Flottsund blev därför ofta en ändplats för sjöfarten på Uppsala. Här måste en omlastning ske både vad gällde godsbefordran och persontrafik. Av välkända historiska personer som i Flottsund lämnat fartygen för att fortsätta med landtransport, kan nämnas Erik XIV, då han med sitt stora följe skulle krönas i Uppsala domkyrka 1560, Karl Gustav (senare Karl X Gustav) när han som 14-årig student i följe av tio personer skulle besöka Uppsala 1637 samt drottning Kristina när hon med sitt hov for till Uppsala för tronavsägelsen 1654.

Tidigare benämndes platsen *Flötesund* eller *Flötasund*, som betyder det uppgrundade sundet. Här fanns sedan urminnes tid ett vadställe, senare en färja, innan det på 1800-talet blev broförbindelse. Till denna plats samlades resande som av olika anledningar fick vänta på överfart eller på vidare befordran och här fanns flera små krogar. En av dessa kom via en av verserna i Gunnar Wennerbergs gluntsånger att bli omnämd i hela det skandinaviska Norden:

Farväl magistern. Denna gången
Är tyst i salen på Flottsund
På trappan jublar inte sången
av vännerna från Odinslund.

Utvärdshuset med den i visan omnämnda salen var beläget en liten bit från brofästet längs vägen mot Uppsala. Alldeles vid ån har på samma sida legat ytterligare en krog, centralt belägen vid norra brofästet. På södra sidan nära ån låg också en krog, och ytterligare en fanns längre upp i backen vid Kungseken. Det var med andra ord lätt för trafikanter att äta och dricka vid Flottsund, och för åtskilliga blev det frestande att stanna längre än nödvändigt.

Flottsund är nämnd redan i Peder Svarts krönika om Gustav Vasa, där han skriver att denne ”red över vadet vid Flötesund.” Vid denna plats trodde sig köpmännen kunna göra förtjänster genom kommers med dem som samlades där. Sådan handel var svår att kontrollera, men var förbjuden i syfte att skydda städernas handelsmonopol. Detta framgår i ett av Johan III utfärdat brev, där olaga handel förbjuds i vikar ovanför Stäket och vid Flötesund.

Färjeläget vid Flottsund tillkom under 1660-talet. Under 1800-talets början arrenderades färjedriften av en handlare, som också arrenderade den vid norra färjefästet belägna krogen. Först 1831 byggdes en fast broförbindelse i form av en rullbro. Dess brofästen syns cirka 100 meter söder om den nuvarande öppningsbara landsvägsbron, som byggdes 1924.

Det hade, med hänsyn till det goda hamnläget vid Flottsund, varit rimligt att det nya Uppsala hade anlagts där, när domkyrkofunktionen flyttades från Gamla Uppsala. Man har inom historisk forskning diskuterat varför så inte blev fallet. Östra Aros lämplighet som hamnplats kunde ifrågasättas redan under 1200-talet, eftersom denna, vid tiden då den nya domkyrkan skulle byggas, hade upphört att vara en idealisk hamn. Som Mälarsjöstad är Uppsalas läge inte särskilt lämpligt. Här har jämförts med Västra Aros (Västerås) med dess bättre läge alldeles vid Mälaren och bättre hamnmöjligheter än Uppsala. En trolig anledning till att Uppsala förlades på sin nuvarande plats antas vara att en liten köpstad tidigt hade växt upp kring Kvarnfallet, där en naturlig omlastningsplats för sjötrafiken bildats på ett tidigt stadium. Dessutom hade omlandet där bättre odlingsförhållanden och bättre potentiell köpkraft än omlandet runt Flottsund.

Målningen från 1787 visar bebyggelsen runt Flottsunds färjeläge från norr. Här syns färjkarlens stuga och hus på södra sidan. Längre upp från ån låg på både norra och södra sidan flera små krogar.

Flottsunds natur- och kulturhistoria

Båda sidor av Fyrisåns mynning samt området västerut fram till Skarholmen är, vad gäller naturför-hållanden och kulturminnen, värda att uppmärksamma. Norrut från Flottsund sträcker sig den imponerande höga rullstensåsen, där en fornborg är belägen. I rullstensåsens fortsättning söderut, i den så kallade Kunghamnsskogen, har en rad geologiska bildningar utformats genom vattnets och isens inverkan. I en av dessa djupa åsgropar, benämnd Kungs-

gropen, ska Erik XIV enligt folksägen ha gömt sig efter Sturemorden 1567.

Svackan i åsen, där ån rinner fram, uppstod när Fyris vattenflöde bröt igenom, varvid två åmynningar bildades. Den södra av dem fanns kvar ännu på 1300-talet. Mellan dem bildades Kungshamnsön, som är en hög del av det som blev kvar av åsen när vattnet eroderade sig ner genom morängruset. På dess krön finns det så kallade Rudbeckska stenkumlet, som innehåller bronsåldersgravar. Området kring Flottsund kan, som dessa gravar och fornlämningarna på åsen visar, antas ha haft en tidig mänsklig bosättning. Som kuriosa kan nämnas att Olof Rudbeck den äldre tolkade Kungshamn som den mest nordliga hamnen i hans sjunkna Atlantis.

Före utflödet i Ekoln delade sig Fyrisån tidigare i två armar Den ena mynnade där Kungshamns gård nu ligger, den andra vid Flottsund. Det gamla Kungshamnsutloppet är lätt att följa i topografin genom dälden i åkerfälten. Det torde dock redan före medeltidens slut ha blivit uppgrundat. Olof Rudbeck d.ä. kopplade platsen mellan flodarmarna till en forntida hamn, där de kungliga skeppen lastades. På kullen mellan utloppen ligger den stora bronsåldershögen. Teckning av Olof Thunman.

Strandområdet från Flottsund och västerut mot Skarholmen, det vill säga större delen av det som vi idag kallar Graneberg, var under 1600-talet fäbodmark, som lydde under Ultuna. Av en karta från 1735 framgår att Skarholmen tidigare till stor del var en bergig holme, helt omfluten av vatten. På dess lägre del kunde man slå hö. På fastlandet öster om holmen, dvs. i riktning över Upsala Segelsällskaps (USS) nuvarande hamn, fanns en kalvhage som hörde till Ultuna kungsladugård. Av kartmaterialet syns att här fanns två tegelbruk. Ett var beläget vid stranden där Lyssnaängens badplats nu ligger. Tegel i marken, där kiosken står, vittnar om denna anläggning. Det andra låg längre upp vid nuvarande korset av Skarholmsvägen och Granebergsvägen. En tegelslagarebostad fanns öster om nedre tegelbruket. Det mot söder utskjutande området väster om badstranden benämndes Tegeludden.

Längre österut, där USS:s varv nu ligger, låg Kungliga hovstatens lastageplats för hö. Härifrån fraktades Ultunas djurfoder till de kungliga stallen i Stockholm. Viken invid åmynningen kallades Kungswarpet, sannolikt därför att den var ankarplats för kronans och hovets fartyg.

Vid färjeläget låg en bybildning med hus på båda sidor om åmynningen, bland annat de tidigare nämnda krogarna. På norra sidan fanns också färjekarlens bostad, kallad Djurbergs stuga. På gårdstunet vid huset intill det gamla brofästet på södra sidan av ån står en sten, rest till minne av Gustav III:s födelse. På den kan läsas:

År 1746, då Sverige blev hugnat med arvfursten, prins Gustavs födelse, lät Theodor Ankarcrona, landshövding, resa denna minnessten emellan Stockholms och Uppsala län

Sammanfattningsvis konstateras att Flottsund är en historiskt intressant plats, i högsta grad angelägen att skydda från ytterligare exploatering. Den har vid farledens inlopp i ån försetts med en fyr, numera kulturskyddad, som påminner om platsens betydelse för sjöfarten på Uppsala. Här har USS med hamn och varv haft sina båtar sedan 1900-talets första år. Varvet utgör ett vitalt inslag i den tidigare historiskt livliga sjöfartsmiljön.

Den båthamn som USS har vid Flottsund går tillbaka till 1908, då bryggor anordnades strax innanför åmynningen på åns västra sida, alldeles nedanför det gamla brofästet. Här kom också Ekolns segelklubb (ESK) att i ett tidigt skede ha angöringsplats, men på andra sidan ån. Båda segelklubbarnas båtar låg alltså, innan Skarholmen i början av 1930-talet började användas som hamn, förtöjda vid Flottsund. I denna idylliska miljö för fritidsbåtar kanske tankarna bland långfärdsseglarna började gro om att bilda Uppsalakretsen av Svenska Kryssarklubben.