

Ur Västerbottens-Kuriren 29 augusti 2001

Ångbåtsturismen fyller 180 - ett oskrivet blad i den svenska turismens historia

När engelsmannen Thomas Cook i juli 1841 arrangerade vad som anses vara världens första sällskapsresa - en resa med ett specialchartrat tåg som erbjöd ståplats i öppna järnvägsvagnar för 570 nykterhetsvänner mellan Leicester och Loughborough - då hade redan tjugo år passerat sedan de första ångbåtarna på Mälarens vatten börjat göra lustturer om söndagarna till Drottningholm och andra populära sommarfagra utflyktsmål.

Mannen bakom ångbåtstrafikens tidiga utveckling i Sverige var också engelsman. Han hette Samuel Owen och har med rätta gått till historien som den svenska ångbåtsindustrins fader. Redan 1818 hade han färdigställt den första fungerande passagerarångbåten, som gick på lustturer mellan Stockholm och Drottningholm om söndagarna. De första tre åren hade den båten inget namn utan kallades rätt och slätt "Ång-Machins-Fartyget" eller "Ångbåten". År 1821 fick den sitt namn: Amphitrite.

Amphitrite gick i september 1818 till Västerås marknad, och i lokaltidningen annonserade Owen att denna hjulångare erbjöd lustturer i Västerås' omgivning under uppehållet där. Även de följande åren gjorde Amphitrite lustturer till Drottningholm om somrarna, och 1820 tillkom Owens nya hjulångare "Stockholm", som även den gick till Drottningholm.

Sommaren 1821 gjorde Amphitrite lustturer utåt saltsjöhället, och i september gick ångbåten Stockholm på lustresa till Gripsholm och Drottningholm. Den första ångbåtsturen någonsin från Stockholm till Finland gjorde Stockholm den första oktober 1821. Turen gick till Åbo, där man erbjöd lustresor i finska skärgården.

1821 blev ett märkesår för svensk ångbåtstrafik. Nu inledde Owens hjulångare Yngve Frey sin långa och trogna tjänst i Mälaren på sträckan Stockholm-Arboga. Som brukligt med nya ångbåtar gjorde den dock först kortare lustturer. Ett av resmålen denna sommar för 180 år sedan var Gripsholm och musik fanns ombord. Pingsthelgen 1821 skedde denna tvådagars lusttur och de 200 biljetterna var slutsålda redan en månad före avresan. En av dessa 200 var skåningen C. C. Halling som i sina minnen skildrat resan.

"Vid avresan från bryggan å Riddarholmen var folksamlingen på bron oerhörd", skriver han. Tre år senare skriver författaren Adolph Törneros i ett brev till en vän att: "Det huvudsakliga publika sommarnöjet för huvudstadens bättre och sämre folk är ångbåtsspektaklet". Vid det laget hade båtarna hunnit bli fyra: Stockholm, Yngve Frey, Upsala och Carlsrona Ångfartyg Föreningen. Amphitrite hade nu tagits ur trafik.

Om Yngve Freys lusttur 1821 skriver C. C. Halling: "En resa med detta på kallade eldfartyg ansågs då för tiden äventyrligt." De tidiga ångbåtarna var inte vitmålade som våra dagars sommarljusa ångare, utan gick nästan helt i mörka färger. Just Yngve Frey sägs dock ha varit vitmålad redan från början, och senare tillkom soltak för däckspassagerarna.

Halling berättar att harmonimusik fanns ombord och att passagerarna var av många olika nationaliteter. På bryggan i Mariefred utdelades polletter för fri inkvartering för alla hos stadens invånare. Gripsholms slott förevisades för resenärerna, och på kvällen blev det musik och dans.

Hemresan följande dag gick i sådan fart att passagerarna bad om att få stanna till på vägen. Man ville inte komma hem i förtid!

Nog förefaller 1821 års lustresenärer till Mariefred och Gripsholm ha upplevt en minst lika lyckad turistresa som den sällskapsresa Thomas Cook erbjöd jämnt 20 år senare - ståplatser i öppna järnvägsvagnar. Att det är Cook som gått till historien beror naturligtvis på att denna isolerade händelse från år 1841 markerade begynnelsen på en några år senare startad världsomspännande resebyråverksamhet.

Man skulle kunna tro att biljettpriserna till de första svenska hjulångarna var höga, men tvärtom var det så att ångbåtsresandet inte ställde sig dyrare än att resa landvägen. Dessutom gick det ju fortare med ångbåt. Herman Säterberg berättar i sina Lefnadsminnen om två enkla dalkarlar som under något av 1820-talets första år rest med Yngve Frey från Västerås mot Stockholm, och i Strängnäs tagit sig tid att bese domkyrkan, och i Friedrich von Schuberts "Resa genom södra och östra Sverige" från 1823 läser vi: "Ångfartygen bliva talrikt begagnade, ty resorna på dem äro angenäma och icke dyra."

Ökad konkurrens pressade priserna ytterligare. I juli 1841 skriver Malmö Tidning: "Sedan passagerareavgiften med ångfartygen Malmö och Unionen blivit nedsatt för färder häremellan och Köpenhamn har trafikerandes antal betydligt ökat sig. Stadens tjänstefolk och bönderna på orten med deras hustrur och barn vilja nu alla bese Danmarks huvudstad." En lustresa till Köpenhamn var år 1841 billigare än att åka hästskjuts från Malmö till Lund, och bara under midsommarveckan reste över 600 skåningar till Köpenhamn - och lika många danskar till Malmö!

Till saken hör att lustursbiljetterna såldes till reducerat pris, och att man i Malmö kringgick det allmänna svenska passsvånget genom att utfärda billiga passersedlar med upp till 48 timmars giltighetstid. Detta var alltså samma sommar som Thomas Cook uppfann massturismen borta i England.

Det finns många tidiga ångbåtsskildringar i vår litteraturhistoria. Carl Jonas Love Almqvist lät Albert träffa sin Sara Videbeck ombord på Yngve Frey i sin mycket uppmärksammade roman "Det går an" från 1839, och nämnas bör också H.C. Andersens reseskildringar från Sverige. Yngve Frey gick i trafik på Mälaren ända till 1851, och under alla dessa trettio år utan någon ekonomisk förlust.

I juli 1850 kommenterar Post- och Inrikes Tidningar i en notis de påfallande många annonserna om lustresor till Gripsholm. Yngve Frey är ett av dessa fartyg. "Musik, sång och fyrverkeri samt hvarjehanda andra muntrationer" erbjudes ombord, och "förträfflig restauration hålles".

Dessa 1850-talets tidningsannonser om lusturer med ångbåt pryddes ofta av små silhuettbilder av stiliserade hjulångare - ofta de enda illustrationerna i den tidens tidningsnummer. Den verkliga omfattningen av detta lustresande borde studeras närmare, och en viktig informationskälla då är just dessa små ständigt - dvs sommartid - återkommande tidningsnotiser. Det omfattande lustresandet med ångbåt före järnvägens ankomst är ett viktigt men tyvärr fram till denna dag helt oskrivet blad i den svenska turismens historia.

Carl-Henrik Berg

carl-henrik.berg@ub.umu.se

Bibliotekarie vid Umeå universitetsbibliotek
(kontaktbibliotekarie i kulturgeografi och sociologi)