



ÅNGBÅTEN Årg 55 • Nr 3 2019 • 174

Ångbåten

Medlemsblad för
Sällskapet Ångbåten, Göteborg
ISSN 1402-8360

Göteborgsredaktionen:

Ingvar Kronhamn, Gamla Björndalavägen 182, 417 28 Göteborg, tel 0768-81 08 85
ingvar.kronhamn@telia.com (ansvarig utgivare)

Gunnar Söderberg, Bergslänkan 4, 426 69 V. Frölunda, tel 031-29 88 65, g.soderberg@telia.com

Lokalredaktionen Lysekil:

Bo Starmark, Fregattväg. 3, 453 30 Lysekil, tel 0523-134 14 eller 0709-56 96 69, bo.starmark@gmail.com

Prenumerationsavgiften för år 2019 är 200 kronor. Adressändringar meddelas till Mattias Jarlstedt,

Aspöckevägen 19 A, 417 29 Göteborg, tel 0768-56 72 70

e-post: medlemsregister@steamboat.se eller på Postens blankett direkt till Sällskapet.

Grafisk produktion: Danagård Litho 2019. Miljömärket Trycksak 3041-0196

Sällskapet Ångbåten

Box 2072, 403 12 Göteborg

www.steamboat.se, info@steamboat.se

Medlemsavgiften för 2019 är 200 kr. Plusgiron: 62 16 06-3, bankgiron: 673-68 62.

Ordförande: Kim Fossblad, kim.fossblad@stenametall.se

Vice ordförande: Eva Helmerson, tel 0705-65 21 87, eva@helterson.se

Sekreterare: Mattias Jarlstedt, tel 0768-56 72 70, mattias@jarlstedt.com

Kassör: Anne Marie Erikson Techer, kassor@steamboat.se

Ansvarig hemsidan: Mattias Jarlstedt, tel 0768-56 72 70, mattias@jarlstedt.com

Telefon till expeditionen 031-701 77 54 (ofta endast telefonsvarare).

Ångaren BOHUSLÄN har under seglings säsongen sin tilläggsplats vid Stenpiren, Göteborg.

Vinteruppläggnings vid Skeppsbrom.

För beställningstrafiken svarar Bengt Boge,

tel 0707-68 25 83, charter@steamboat.se

FÄRJAN 4 är upplagd på grund av pannhavari.

Innehåll Ångbåten 174

Försalongen	2	Uppäck lovarna!	12
Tredje sidan med ledare	3	Gods, post och passagerare	14
Ångbåtshistorien 2020	4	Kjell Granström	19
Nya medlemmar	5	S:t ERIKS båveri 1895	20
Yvonne sommartursbilder	6	Med ångbåt till Arendal	22
Marstrandstur med BOHUSLÄN 27 juli	8	Utflykt med NECKEN	30
Aktuellt från FÄRJAN 4	10	DAVID, Stor och liten, Kungälvsbåtar	31
Styröbolaget och skärgårdstrafiken	11	Akterspegeln	32

Försalongen

Välkommen ombord i *Ångbåten* 174!

Vi sammanfattar en lyckad säsong för ångaren BOHUSLÄN med några fotouppslag som skildrar livet ombord.

De frikostiga bidragen till FÄRJAN 4 gör att pannreparation snart kan bli verklighet. Vi rapporterar.

Ångbåtshistorien 2020 är på gång och kan köpas ombord i höst. Passa på!

Utställningen om skärgårdstrafiken finns kvar på Styrö Bratten året ut. Ring Gunnar Söderberg för besök!

Nog lägger vi märke till lavarna när vi färdas i skärgården? Läs mer om havsbandets karaktärsväxter!

I serien om ångaren BOHUSLÄNS historik får vi i detta nummer läsa om gods, post och passagerare.

För 100 år sedan färdades man med ångbåt till Arendal. Läs om båtarna och om sommarparadiset som försvann.

Vi önskar er en trevlig läsning!

REDAKTIONEN FÖR ÅNGBÅTEN

Bidrag till Ångbåten

Vi tar gärna emot bidrag inom *Ångbåtens* intresseområden: Ångbåtar och ångbåtstrafik, gärna i Västsverige.

Manusstopp för Ångbåten

Nr 4 2019 (175) 4 november 2019

Nr 1 2020 (176) 10 februari 2020

Omslaget

Ångaren BOHUSLÄN på väg mot Öckeröhamn under resan Göteborg-Marstrand 27 juli 2019. Bilden togs från båt av Ragnar Magnander.

Ångbåten Nr 3 2019

Tredje sidan

Ångbåtsvänner!

Så har vi lagt 2019 års seglings säsong till handlingarna. Vår ångare ligger i skrivande stund vid Gotenius varv, där större underhållsarbeten påbörjats sedan täckningsåtgärderna gjorts. Här finns nu som alltid Vintergänget som träffas ombord och vid varvet varje tisdag och torsdag.

Under sommaren 2019 har BOHUSLÄN gjort många turer. Nämnas bör den som förde oss till Strömstad och Idefjorden. Vi har också deltagit i "Båt-luffa i Bohuslän", en satsning i Västra Götalandsregionens regi, där många rederier utmed kusten samlats.

Att vara med i sådana satsningar ger oss nya resenärer, nya informationskanaler och, inte minst, nya möjligheter till samarbete rederier emellan.

Idag är det ingen självklarhet att våra resenärer vet skillnaden mellan vårt fartyg och andra. De har inte denna kunskap med sig, utan det är något vi måste bli duktigare på att förmedla, redan innan de kommer ombord. Väl ombord märker de skillnaden inte minst tack vare vår besättnings genuina intresse och kunskap.

I hamnbassängen bredvid Gotenius Varv, vid Ringöverken, ligger FÄRJAN 4. Ett fartyg vi inte äger utan som ägs av Stiftelsen Styrelsen för Göteborgs Sjöfartsmuseum. Vi har dock haft hand om bemanningen, skötseln och driften av den sedan 1973!

Ångbåten Nr 5 2019



Ångaren BOHUSLÄNS turer som anläper Öckerö på resorna till Marstrand har blivit en succé. Här är BOHUSLÄN på väg in i Öckeröhamn. Foto Ragnar Magnander.

Här pågår nu ett arbete att reparera ångpannan efter läckan 2016. Det är vår förhoppning att FÄRJAN 4 skall vara helt återställd inför säsongen 2020, då den fyller 100 år. I samband med detta skall nya samarbetsavtal göras upp mellan Sällskapet Ångbåten och färjans ägare gällande ekonomi och skötsel.

Ångbåtshälsningar,

EVA HELMERSON
VICE ORDFÖRANDE
SÄLLSKAPET ÅNGBÅTEN

Årsmöte i Sällskapet Ångbåten

Medlemmarna kallas till årsmöte
lördagen 26 oktober 2019 kl. 12.00
i Sjömanskyrkan, Strigbergstorget,
Göteborg.

Årsmöteshandlingar finns på mötet.
Före mötet, från kl. 11.30, serveras
kaffe eller te med smörgås
Välkommen!
Styrelsen

Sällskapet Ångbåten

Ångbåtsalmanackan 2020

Ångbåtsalmanackan kan köpas ombord i ångaren BOHUSLÄN vid kaj i Göteborg tisdagar och torsdagar mellan kl 10 och 14.

Hämtpris är 120 kronor per styck, endast kontant betalning!

För Dig som inte har möjlighet att hälsa på ombord kan vi skicka almanackan mot portotillägg. Hör av dig till eva@steamboat.se eller per telefon 0705-65 21 87.



Arbete ombord

Ångaren BOHUSLÄN är upplagd för säsongen men ombord pågår arbeten under hela vinteruppehållet!

BOHUSLÄN ligger vinterförtöjd vid Skeppsbron. Du är välkommen ombord tisdagar och torsdagar från kl. 10.

Vi håller på till kl 14 men tisdagar finns det möjlighet att arbeta ombord även senare. Hör av dig i så fall till Gunnar Söderberg 0705-29 99 79.

Det finns alltid något att göra ombord! Här fäster Gunnar Söderberg taklister efter förra vinterns försyning av behållningen "under däck".

Foto Bo Starmark



Ångbåten Nr 3 2019

Nya medlemmar

Vi hälsar följande nya medlemmar hjärtligt välkomna i Sällskapet Ångbåten och ombord i våra ångare!

Ann-Kristin Agesund, Kungsbacka
Walter Albrektsson, Källered
Louis Aldén, Göteborg
Kenneth Andersson, Kungsbacka
Vendel Aronsson, Fjällbacka
Marcus Boström, Borås
Bengt Bryngelsson, Göteborg
Lena Börjesson, Göteborg
Robert Carlsson, Göteborg
Carina Claesson, Göteborg
Torgny Collin, Bromma
Malin Dahl, Göteborg
Catharina Djurfeldt, Södertälje
Harriet Djurfeldt, Göteborg
Moa Djärv, Västra Frölunda
Bertil Elgh, Göteborg
Laila Elgh, Göteborg
Anneli Eriksson, Askim
Jan Fagerström, Stockholm
Kjell Fransson, Västra Frölunda
Lena Granhed, Göteborg
Anna-Lena Gustavsson, Härryda
Bengt Hallén, Göteborg
Göran Hellberg, Göteborg
Camilla Hillbom, Hovås
Peter Hillbom, Hovås
Paula Hult, Hisings-Bäcka
Monica Jakobsson, Karlstad
Sandra Johannesson, Alingsås
Anders Johansson, Havstensund
Birgit Krook, Hönö
Alexander Larsson, Solna
Per Lilja, Onsala
Dennis Magnusson
Elinor Magnusson, Mölnlycke

Ångbåten Nr 3 2019



Smart är vi där igen! På nordgående kusttur gör Ångaren BOHUSLÄN ett uppehåll på Gullholmen. Där finns möjlighet att behålla sig med sambället och kanuka till och med hinna med ett dopp i de friska bäljorna. Foto Ragnar Magnander

Mikael Magnusson, Torslanda
Rolf Mannbro, Göteborg
Jyder Mod, Langå, DK
Svante Neth, Angered
Pierre Nilsson-Leissner, Göteborg
Eva Nordström, Västra Frölunda
Nils Parsson, Göteborg
Axel Pettersson, Säve
Erik Pettersson, Säve
Thomas Pettersson, Göteborg
Ola Rolandson, Vänersnäs
Helene Rosenlund, Lerum
Annika Rutgersson, Göteborg
Matz Sandberg, Mölndal
Håkan Sandell, Karlskrona
Ingrid Sippel, Mölndal

Paul Sippel, Mölndal
Bo Skarland, Pixbo
Helen Ströberg, Löddeköpinge
Bo Sundberg, Kungälv
Sten Sundström, Göteborg
Åsa Sunesson, Göteborg
Dennis Svenningsson, Göteborg
Tore Svensson, Marstrand
Jan Söderberg, Uddevalla
Lena Söderblom, Stockholm
Mara Trede, Göteborg
Hans Waern, Mölndal
Albin Wallin, Billdal
Tore Wetterstrand, Alingsås
Axel Öhström, Särö
Eino Örn, Mölndal

Yvonne sommartursbilder

Yvonne Höjer tillhör de trognas skara som besättning i köket ombord i BOHUSLÄN. Yvonne var med på samtliga allmänna resor i sommar! Förutom att laga mat åt passagerare och besättning lägger hon tid på förberedelser för det som serveras ombord.

Yvonne är även en duktig fotograf som tar ett stort antal bilder från resorna. Inte minst från kaptenshyttens runda skrovventil strax ovanför vattenlinjen i akterskeppet.

Yvonne samlar på detta uppslag behöver väl inga bildtexter mer än några förtydliganden. Fördäcksbilden är från Sotekanalerna. På nästa sida syns den goda marstrandstallriken med lax. Skutan i Skårhamn heter *ATÉNE*.

En bra sommarsäsong

Utan att ha någon sammanställning över resandet på de olika allmänna turerna vågar jag påstå att den gångna sommaren haft gott om resenärer på samtliga allmänna turerna. Turutbudet har varit synnerligen varierat, från onsdagarnas kvällsturer från Stenpiren, Marstrandsturna, långresan till Strömstad och Idefjorden samt turerna upp för Göta älv till Lödöse och Älvängen.

BOHUSLÄN hade årets första tur med passagerare 12 maj och den sista 11 september. Den följdes av en resa till Gøteborgs varv 12 september för uppläggningsarbeten. Ångaren har utfört 38 allmänna turerna och 21 beställningsturer med totalt cirka 6 000 passagerare.

GUNNAR SÖDERBERG



Marstrandsturen med BOHUSLÄN 27 juli



Övre bilden: Befälhavare på BOHUSLÄN den 27 juli var Jerker Paulsson. Marstrandsturererna som ånlöper Öckerö hamn har haft gott om resenärv i sommar. På denna resa var det 217 till Marstrand, varav 73 från Öckerö hamn.

Nedre bilden: Maskinisten Stellan Rietz övervakar den tryckförliga tripelmotorn.



Övre bilden: Däckpersonalen turas om att vara vordagare. Här är det Barbro Ryberg som har rotern. Eftersom BOHUSLÄN inte har någon styrmaskin krävs det både teknik och styrka för att klara uppgiften.

Nedre bilden: Inga-Lill Dunwald i en kort paus från serveringen i matsalongen.



Övre bilden: I caféfönstret på akterdäck ser vi från vänster Gunilla Rietz, Anne Stillbäck, Solveig Sjöberg och Eva Severson.

Nedre bilden: Däckmännen Sigö Petersson och Bengt Canova ser ut att vara nöjda med sin diskerten.



Övre bilden: I köket arbetar Marie Hjortbrink, Lena Forsjö och Yvonne Höjer.

Nedre bilden: Maskinisten Mats Jarfors och däckman Axel Östström tar en välförtjänt vilopaus på fördäck när båten går söderut genom Albrechtsunds kanal.

Samtliga fotos Gunnar Söderberg.



Aktuellt från FÄRJAN 4

I juni fick vi det glädjande beskedet att vårens ansökningar om bidrag till reparation av ångpannan i FÄRJAN 4 hade tillstyrkts av både Riksantikvarieämbetet och Statens maritima museer.

Nya stora pannbidrag

Riksantikvarieämbetets nya bidrag är på 549 000 kr. Med de tidigare bidragen på 650 000 kr har färjan nu fått totalt 1 199 000 kr från samma bidragsgivare.

Statens maritima och transporthistoriska museer beslöt att bidra med 300 000 kr som utbetalas direkt till färjans ägare, Stiftelsen Styrelsen för Göteborgs Sjöfartsmuseum. Eftersom vi ännu inte kan blåsa med ångvislan lyfter vi på hatten för de nya bidragen!

Som nämnts tidigare har Stiftelsen Konung Gustaf VI Adolfs fond för svensk kultur bidragit med 100 000 kr. Dessutom har Sällskapet Ångbåtens medlemmar bidragit med cirka 58 000 kr sedan insamlingen startade 2017.

Totalt finns nu 1,6 miljoner kronor till färjans panna, vilket förväntas räcka till den förestående reparationen av pannan! Nu finns pengarna men det återstår ändå en del innan reparationen kan beställas.

Som tidigare nämnts har vi fått en offert från VEA på reparation av pannan. VEA har därefter fått en beställning för att göra ett underlag för ett KKI (Konstruktionskontroll Intyg) som ska föreläggas Kiwa Inspecta för godkännande. Den 5 augusti var representanter för VEA i Göteborg för kompletterande



Elisabeth Carlberg var en av dem som var engagerade i tömningen av färjans kolboxar. Kolet skyllades upp i stora nylonsäckar som hissades upp med asbbisen, tömdes i skothörrar och kördes iland. Foto Håkan Järnström 2 september 2019.

uppgifter till underlaget samt mättagning av det som behöver nytillverkas av flamugnens tak, sidor och stagbultar. Innan det finns ett godkänt KKI kan inte reparationen av pannan beställas. Det behövs också en överenskommelse med färjans ägare inför beställningen.

Arbeten ombord

Som förberedelse för reparation håller färjan på att tömmas på sådant som inte bör finnas ombord när reparation av pannan utförs. Det gäller allt som är löst i maskinrum och förpik.

För att komma åt att svetsa och sitta

i flamugnen måste pannans mantel och förliga gavel öppnas och det gäller även skotten till kolboxar och förpiken. Kolboxarna måste tömmas helt och rengöras för att minimera risken för brand vid heta arbeten.

Ägarförändring

FÄRJAN 4 har sedan 1972 haft Sjöfartsmuseet i Göteborg som registrerad ägare. Eftersom Stiftelsen är den rätta ägaren gjordes en ny registrering i juni. Som överlåtare angavs då konstigt nog Göteborgs kommun.

GUNNAR SÖDERBERG

Ångbåten Nr 3 2019

Styrsöbolaget och skärgårdstrafiken

Den 17 augusti invigdes utställningen "Styrsöbolaget och skärgårdstrafiken" i Öbergiska huset på Styrsö Bratten. Utställningen som består av texter och bilder är sammanställd av mig, Gunnar Söderberg, som arbetade på Styrsöbolaget från 1975 till pensioneringen 2017.

Öbergiska huset tillhör Styrsö Sockens Hembygdsförening och ligger bara 100 meter från skärgårdsbåtarnas tilläggsplats vid Styrsö Bratten. Dit reser man med Västtrafiks båtlinje som trafikeras av Styrsöbolaget från Saltholmen.

Utställningen var öppen fram till den 30 september, men finns kvar i huset även resten av året och kan då visas efter överenskommelse med mig per telefon 0705-29 99 79.

Texter och bilder berättar om tiden från ångbåtstrafiken trevande början med lustresor till Styrsö på 1860-talet. Från 1867 gick det reguljär sommartrafik med ångslupar till Styrsö och Vargö. Första skärgårdsbåten hette SJÖFRÖKEN och sattes i trafik 1869.

Verksamheten utvecklades snabbt med trafik på fler öar och från 1874 fanns det även vintertrafik två dagar i veckan. Från 1872 fram till konkursen hösten 1921 var Göteborgs Nya Ångslups AB dominerande i trafiken. Det fanns också inslag av allvarig konkurrenstrafik, bland annat från ägarna av Styrsö Nya Badhus AB som skaffade två egna ångbåtar 1904.

Våren 1921 satte Styrsö Nya Motortrafik in driftsbilliga motorstänkor i trafiken på södra skärgården. Motortra-



Första generationens FROJA och YVA från 1951 har varit borta från Styrsöbolagets flotta sedan många år. När bilden togs vid Vrångö nya brygga sommaren 1970 var de fortfarande bolagets nyaste båtar. Foto Gunnar Söderberg 2 aug 1970

fiken ombildades 1922 till Styrsö Nya Trafik AB som efterträddes 1935 av Styrsö Trafik AB. Det nuvarande AB Göteborg-Styrsö Skärgårdstrafik tog över verksamheten 1969.

Utställningen beskriver trafikens utveckling från starten när den mest var till nytta för sommargäster. När vintertrafiken utvecklades blev trafiken oumbärlig för de bofasta. I mitten av 1960-talet anpassade Styrsöbolaget trafiken för arbets- och skolpendling till Saltholmen varvid resandet ökade snabbt. När Styrsö kommun införlivades med Göteborgs stad 1974 ökade trafikutbud och resande ytterligare.

Båtarnas utveckling beskrivs från de första ångbåtarna fram till den sist byggda ångbåten STYRSÖ som sattes i trafik 1907. Motorstänkorna ALDEBARAN och NEPTUN var en mellanform för lägsäsongstrafik innan de nybyggda DISA och VESTA sattes i trafik från 1936/1937.

Därefter har en lång rad nya båtar tillkommit, medan äldre sålts, fram till våra dagars snabbåtar RIVÖ och VALÖ från 2010. Fraktrafikens fartyg från ALDO till SVEA finns förstås med.

GUNNAR SÖDERBERG

Ångbåten Nr 3 2019

Upptäck lavarna! – havsbandets karaktärsväxter

Lavar, som finns överallt, i många olika biotoper, är en symbios mellan svamp och alg. Det finns cirka 15.000 beskrivna arter i hela världen, 2.500 i Sverige. Algen hjälper svampen med fotosyntesen och produktionen av kolhydrater. Tre huvudtyper av lavar är: skorplav, bladlav och busklav.

Svamparna är nästan alltid så kallade sporsäckssvampar, Ascomycetes. Algerna är framför allt encelliga grönalger, men i en del fall blågröna alger. Lavar är ofta de första kolonisatörerna på ny mark.

Som karaktärsväxt på de bohuslänska klipporna ser vi dem som det svarta bältet just i vattennivån (saltlav) och som starkt gula ytor (lavar av släktena *Xanthoria* och *Caloplaca*) på klippor näringsberikade av fågelbesök. Dessa benämns ofta Guleskär. Olika stenar har olika florer. Ljusare och mörkare grå lavar är vanliga, och svarta, till exempel tuschlav (*Lasallia pustulata*)

Vad har vi för direkt nytta av lavarna? Ett svar är växtfärgning. När sil-len minskade i Bohuslän på 1820- och 1830-talen övertogs denna näring delvis av lavskörd. Insamlade lavar blev en betydande exportartikel till flera länder i Europa. Sen kom de syntetiska färgerna.

Ovre bilden: Bergvägg med så kallade navellavar (släktet *Umbilicaria*) samt två olika skorplavar, en vit och en grå.

Nedre bilden: Den vanliga strandsöggelaven (*Xanthoria aureola*).



Ångbåten Nr 3 2019



Ångbåten Nr 3 2019

Men växtfärgat garn har behållit sina varma färgtoner som stimulerar växtfärgning som hobby.

För mineralletning har kunskap om lavars växtpreferenser visat vägen till järn- och kopparförekomster. Lavförekomst är ett gott tecken på bra luftkvalitet, alltså kan lavar användas som miljöindikatorer. För renen är laven en viktig näringskälla, även under snön.

Parfymindustrin har sedan länge använt stora mängder av slån- och gälllav som utgångsmaterial för att tillverka många kända parfymer med s.k. chyprenoter. Detta gav oss en idé till att analysera flyktiga kemiska föreningar från lavar. Över huvud taget är lavarna förtärliga objekt för forskning, särskilt för att bättre förstå evolutionsprocessen!

Hur går analysen av lavdofter till? Vi anrikar doftämnen genom adsorption på ett välbeprövat adsorptionsmedel. Därefter följer gaskromatografi och masspektrometri. Arbetet pågår.

TEXT: LARS ARVIDSSON
OCH GUNNAR BERGSTRÖM
FOTO: GUNNAR STENHAGEN OCH
ANDERS BERGSTRÖM

Ovre bilden: Klippor med gula lavar av släktena *Xanthoria*, sögglavar (bladformiga) och *Caloplaca*, skorplavar (skorpförmiga). Närmast vattnet den svarta saltlaven.

Nedre bilden: Lavfärgade garnen.

Gods, post och passagerare



Ångaren BOHUSLÄN på ingående till Mollösund på sydgående tur 24 mars 1951. Vintern 1950-1951 var den sista som BOHUSLÄN gick hela året på sin gamla linje. Försättningsvis blev det bara sommartid. Foto Dag Almén.

Åren 2001 och 2002 hade vi en serie artiklar i Ångbåten om ångaren BOHUSLÄN och dess aktiva tid i Marstrandbolaget.

Sedan dess har det kommit många nya besättnings- och föreningsmedlemmar som

vill veta mer om historiken runt BOHUSLÄN. Artiklarna kommer nu i en något omarbetad version där första avsnittet som handlade om Sommarbåten BOHUSLÄN presenterades i förra numret, Ångbåten 173.

När ångaren BOHUSLÄN sattes i trafik 1914 var ångbåtstrafiken den enda reguljära förbindelsen för samhällena längs Marstrandbolagets linje mellan Göteborg och Smögen. Ett undantag var dock



BOHUSLÄN ligger vid Hugo Hallgrens konserverfabrik i Ellis för att lossa och lasta gods. I turfloran angavs bara anlöp av samballets brygga på andra sidan viken. Andra brygger kunde anlöpas för större laster. Foto från Ångbåten arkiv

Lysekil som sedan 1913 hade förbindelse med Lysekils Järnväg till Munkedal på Bohusbanan. Det var därför viktigt att ångaren BOHUSLÄN kunde transportera såväl gods, post som passagerare.

Paketgods på mellandäck

Ombord i BOHUSLÄN fanns det gott om plats för gods. Allt gods fick dock handlastas och det avgjorde hur tunga kollin som kunde medföras. Vissertigen fanns en ångvinsch i mellandäck, men den kunde bara hantera gods mellan lastrum och mellandäck.

För att få ombord godset i mellandäck

användes lastportarna i överbyggnadens sidor. Mellandäck användes för att stuva paketgods. Eftersom långbänkarna var fällbara kunde utrymmet lätt anpassas efter godsmängden.

På den tiden fanns inget diskrum på styrbordssidan. Köket var mycket kortare, så det var plats för gods även på den sidan. Numera är lastportarna på styrbordssidan borttagna och bara den uppfällbara luckan finns kvar.

Tyngre gods i lastrummet

Tyngre gods såsom konserver, säckat gods och fatgods stuvades i lastrummet.

När det var många cyklar, vilket var speciellt vanligt under krigsåren på 1940-talet, stuvades även dessa i lastrummet. Gods i lastrummet togs upp i mellandäck i god tid före varje station för att vara klart för lossning.

Lastrummet var för i tiden helt fritt från tankar, skåp, kompressorer och annan utrustning som finns där idag. Det fanns bara en kraftig trädurk i lastrummet.

Styckegods på däck

Styckegods stuvades på akterdäck som nåddes via dubbelportar i brädgången. På nordgående turer var det vanligt med tomburkar till konserverfabrikerna. På sydgående lastades färdiga konserverprodukter i viss mån på akterdäck. Jämfört med de båtar som hade ett förhöjt halvdaek akterut, var BOHUSLÄN mer tungarbetad när godset skulle lossas vid Stenpiren eller andra höga kajer.

Sedan 1953 är akterdäcket inbyggt till kafésalong. Det är egentligen bara trädäcket som minner om tiden som öppet däck. Trappan till övre däck var inbyggd i ett däckshus med dubbeldörrar akterut. Kvarvarande del av avbordsskottet finns kvar utanför hallen vid toaletterna och styrbords skott vid trappan till övre däck.

Även på fördäck lastades styckegods. Det fick inte vara för ömtåligt, eftersom det vid hårt väder fanns risk för att det blev överspolat. Virke och annat långt gods kunde lastas tvärskepps över relingarna, för om de förliga pollarna.

Stora godskunder

Konservindustrin var en stor godskund. Sveriges Förenade Konservfabriker med anläggningar i Göteborg, Gullholmen och Lysekil hade ett stort transportbehov. Boviks konservfabrik i Lysekil hade en filial i Hälleviksstrand. I Ellös fanns Hugo Hallgrens konservfabrik, som senare blev Skandiakonserv, med verksamhet även i Lysekil.

Handelsbodarna längs linjen var beroende av ångbåtstrafiken för allihanda varor. Vin- & Spritcentralen var en trogen kund med varor till Systembolagen i Marstrand och Lysekil. Jordbruksprodukter från främst Tjörn hörde också till det vanliga godset ombord.

När BOHUSLÄN sommartid från 1936 sattes in på expresturer medtogs endast paketgods och färskvaror. Tur-listan medgav bara korta uppehåll vid stationerna som inte var lika många till antalet som under de vanliga turerna. Till färskvaror räknades dock potatis. När ett sådant lass skulle med från Kyrkesund uppskattades det inte av befälet eftersom det medförde en störande försening.

Fraktavgifter

Marstrandsbolagets kamrer Walter Nilsson berättar:

"Fraktavgiften för gods betalades till styrman av avsändaren eller till kommissionären när mottagaren hämtade ut godset. Kommissionären fick sedan redovisa fraktavgiften till styrman, som i sin tur redovisade till befälhavaren varje dag.

FRAKT-LISTA					
för		från			
Hovensåset		Göteborg		1950	
Antal	Godsets beskaffenhet	Mottagare namn	Frakt om stycke	Effekt	Godsets värde
1	1/2	Gumborg Johansson	1-		05
6	dic	Wife	9-		50
2	"	Jön	350		23
2	"	Thun	100		10
1	opp	"	1-		05
1	kat	Allen J	1-		05
1	opp	"	100		05
1	väranda	Karl Hallberg	1-		05
1	glas	"	100		05
1	karav	Kjvstom	1-		05
1	gan	L. K. Sandberg	1-		05
1	här var	J. A. Wastberg	1-		05
3	färg	"	325		15
3	dic	"	325		15
1	el. v	"	350		10
1	högsk	"	1-		05
1	maskin	Hilje Sammarin	100	7500	10
1	"	Hilje Karlson	150		10
1	"	Redovisnings med. verk.	1-		10
2000			2000		
18 50			3500	730	
25 75			71 50		
63 80			92-		
18 50			21 75		
63 80			63 80		
81 50					

Fraktlistan kommer från BOHUSLÄNS resa 16 juni 1950 och visar vad ängaren bade för gods till Hovensåset. Ångbåtskommissionären och bändlaren Jörgen Wastberg har i lutans högerkant noterat sin kommission för arbetet med ombändertagande och utlämnandet av godset.



Förstaklasspassagerare på styrbordssidan av BOHUSLÄNS promenaddäck. Foto Gustaf Ewald Widell 1915-1920 i Bohusläns museum.

Endast några få kunder fakturerades av kontoret. Stora fraktkunder, såsom handlare, kunde få en rabatt på 10 procent vid årets slut."

Varje station hade en kommissionär som tog emot förhöjningen och tog hand om gods och lämnade ut det till mottagarna direkt eller efter mellanlagring i ett magasin vid bryggan.

Egen poststämpel ombord

BOHUSLÄN hade ångbåtspostexpedition med beteckningen ÅBXP 41.

Expeditionens uppgift var att trans-

portera post till postkontoren längs linjen. Man tog även emot brev från allmänheten och sålde frimärken.

På brev postade ombord makulerades frimärket med den speciella stämpeln ÅBXP 41. Ombord hanterades posten av styrman. Han hade en brevlåda placerad på skottet utanför styrmansexpeditionen.

1941 upphörde ångbåtspostexpeditionerna på Marstrandsbolagets båtar. Posten fick andra och snabbare färdsätt, vanligen i kombination med bussar och passbåtar eller vägfärjor.

Vägfärjan över Instö ränna sattes i trafik under 1940 och därmed kunde busstrafiken nå Arvidsvik på Koön vid Marstrand. Posttransporterna till Marstrand fortsatte dock med Marstrandsbolaget fram till 1941.

1:a och 3:e klass

Passagerarna som reste med BOHUSLÄN upplevde säkert resan som ganska komfortabel, åtminstone om man reste i 1:a klass och båten inte var fullsatt.

Förstaklassresenärerna förfogade över hela promenaddäcket med sina salonger, bryggdäck samt hytter och salonger under däck akterut.

Tredjeklassresenärerna disponerade mellandäck, akterdäck och fördäck, (tillsammans med gods) samt försalong. Någon 2:a klass fanns inte ombord.

På den tiden fick BOHUSLÄN ta 492 passagerare på sträckan Göteborg-Marstrand och 353 norr om Marstrand. Det var säkert trångt ombord med 492 passagerare men, till skillnad från idag, användes även utrymmena under däck såsom försalong och akterut dampsalong, aktersalong och passagerarhytter.

Walter Nilsson berättar: "Kapten köpte biljetter på kredit från kontoret. Ombord såldes biljetterna av biljettförsäljaren som gick runt ombord och sålde efter avgång från de större stationerna. Kapten redovisade varje månad till kontoret.

Sommarsöndagar kunde det bli stora kassor och man kunde då lämna pengar till kontoret i Marstrand för att slippa ha så mycket ombord."

Vad kostade det att resa?

Från den 1 juni 1948 och till och med sommaren 1949 var biljettpriserna för en enkel resa Göteborg–Marstrand 3:75 kr i 1:a klass och 3 kr i 3:e klass. En tur- och returbiljett kostade 6 kr i 1:a klass och 4:80 i 3:e klass.

En resa Göteborg–Gravarne kostade 14:50 kr i 1:a klass och 9:75 kr i 3:e klass. Tur- och retur kostade 20 kr i 1:a klass och 14:50 i 3:e klass.

Klassindelningen slopades först efter sommaren 1949. Från 1951 infördes något högre priser på expressturerna. De gick bara sommartid.

Totala antalet passagerare på Marstrandsbolagets båtar var 1937 147 000 och 1952 113 000. Åren däremellan varierade med som mest 168 000 år 1944 och som sämst 91 000 år 1941 när trafiken tidvis var inställd under den långa och svåra isvintern.

Intäkternas fördelning

Hur var fördelningen av intäkter mellan passagerare och gods? För enbart BOHUSLÄN finns inga uppgifter att tillgå, men några siffror för hela Marstrandsbolaget kan vara av intresse:

1921 var intäkterna från skärgårdsbefolkningens resor 30 procent, turistresorna 29 procent och godstrafiken 41 procent. 1937 hade det ändrats till 18, 37 respektive 44 procent.

Resultaträkning för 1946

Det var inte bara intäkter. Kostnaderna var nästan lika stora. 1946 hade intäkterna ökat med 70 procent från 1938.

Avlöningskostnaderna hade ökat med 80 procent och bränslekostnaderna med 160 procent under samma period. Arbetstiden minskades från den 1 juni 1946 från 63 till 56 timmar per vecka.

Under 1946 utförde Marstrandsbolagets båtar 12 886 gångetimmar. Resultaträkningen såg ut så här:

Intäkter	
Biljetter	458 415
Frakter	573 497
Utdelning	930
Summa intäkter	1 032 842

Kostnader

Avlöningar	293 784
Proviant	74 827
Arbetspengar	11 066
Uniformer	6 746
Bränsle	289 795
Maskinförnödenheter	14 768
Smörjolja	6 503
Reparation och utrustning inkl däckförnödenheter	173 626
Bryggreparationer	347
Hamnavgifter	17 957
Brygg och strandavgifter	3 544
Biltransporter	33 363
Hyra för hjälpfartyg	3 900
Förvaltningskostnader	21 014
Kommissionärer	32 487
Försäkringar	13 477
Räntor	6 452
Fastigheten	157
Övriga omkostnader	26 054
Skatter	1 952
Vinst för året	1 023
Summa kostnader	1 032 842

Vinsten för 1946 var synnerligen blygsam, men trots allt mycket bättre än 1938 som visade en förlust på 84 652 kr. Marstrandsbolaget hade inte förmått göra några avskrivningar sedan 1930 och förnyelsefonden hade inte tillförts några medel sedan 1936.

Kustrafiken närmar sig slutet

Marstrands Nya Ångfartygs AB hade ingen lysande ekonomi i slutet av 1940-talet. Ett stort problem var de höga driftskostnaderna för ångbåtarna.

Ett annat problem var konkurrensen från den framväxande landtrafiken. Bussar anslöt till passbåtar från Rönning, Hälleviksstrand, Ellös, Lysekil och Gravarne.

Det gamla bolaget höll bara ut till den 1 januari 1951 när verksamheten, inklusive fartygen, övertogs av det nybildade Marstrands Rederi AB som hade nya optimistiska ägare.

Trots att ALBREKTSUND, LYSEKIL, S:t ERIK och Tjörn motoriserades med hjälp av statsbidrag och BOHUSLÄN fick oljeeldning blev det ingen bra affär. Det dyra nybygget MARSTRANDSFJORDEN gjorde inte saken bättre och togs ut trafik redan efter första sommaren 1951. Den ökande privathilismen förvärrade situationen ytterligare.

Från 1954 trafikerade BOHUSLÄN Helsingborg–Köpenhamn men återkom till sin gamla linje sommaren 1957. Det är inte så konstigt att sommaren 1958 blev den sista för BOHUSLÄN i reguljär trafik på sin gamla linje.

GUNNAR SÖDERBERG

Ångbåten Nr 3 2019

Kjell Granström

Sällskapet Ångbåtens tidigare ordförande och flaggskoppare avled i somras den 2 juni. Vi minns honom som en noggrann och seriös person med blick för familjen och våra fartyg och deras besättningar. Han efterträddes 1991 Stefan Forsblad som ordförande i Sällskapet Ångbåten.

Kjell föddes 1937 i Göteborg och växte upp i Askim. Studierna vid Vasa läroverk kompletterades med sjötjänstgöring. Efter "realen" blev det en första tjänstgöring i Broströms FERM. Något senare gick han åter till sjöss i Orientlinjens TAVASTLAND och i Transatlantics HJÄLMAREN. Här blev det långa seglingar till Sydafrika som jungman och lättmatros. Efter Sjöbefälsskolan seglade han som tredje styrman i Orientlinjens VIDALAND.

Ytterligare fartygsnamn glimmar förbi: Svenska Lloyds SCANDINAVIA, PORTIA och OLIVIA. När Kjell mönstrade i tankern OLIVIA hade han sjökaptensexamen bakom sig. I detta fartyg blev han i ett år och trivdes verkligen där. Andra fartyg var OCTAVIA och SCANIA.

Kjell träffade sin Kerstin och fick två barn. Genom sin svärfar Herbert som varit maskinchef i Sockerbolagets ångare och som nu var maskinchef i ångaren BOHUSLÄN, kom han i kontakt med Sällskapet Ångbåten.

Givetvis blev han snart befälhavare i BOHUSLÄN och efter en tid ordförande i Sällskapet Ångbåten. Ångaren befann sig nu i en verkligt trygg krets:

Kjell var ordförande och "flaggskoppare". Kerstin blev chef för intendenturen, som blev mönstergiltig organiserad



Kjell Granström med befälhavarens diskreta gradtecken, de tre stjärnorna på kavajslaget. Foto Bo Starmark

med mycket god stämning och goda resultat. Svärfar Herbert blev vice ordförande och "flaggchef", vars gladlythet och genuina skånska alltid kunde märkas och höras i maskinrummet.

Kjell var en utomordentlig och noggrann organisatör. BOHUSLÄNS resa till Flensburg 1995 och deltagande i "Flensburg Rundum" var en tur där allt klaffade, till och med vädret.

1966 hade Kjell gått iland för gott vilket inte hindrade honom att ta sommarjobb, till exempel i DIANA och WILHELM THAM.

1966 anställdes han på IBM. Den berfärne sjökaptanen blev en skicklig programmerare och med tiden verksam i stordatorsystem.

Kjell månade om sin familj och ordnade resor till många orter och ställen alla lika välplanerade.

Men sorgen drabbade honom hårt. Hans älskade Kerstin gick bort efter en svår sjukdomstid. Hans svärfar Herbert avled endast några månader senare. Det blev ingen lycklig tid efter pensioneringen i huset i Havstenssund.

En tid senare meddelade han, som passagerare på en onsdagstur, att han inte tänkte förnya sin behörighet. Han hade då avgått som ordförande i Sällskapet Ångbåten.

Vi serjer en rejäl och pålitlig man, som alltid uppträdde med lugn och fasthet, en ytterst skicklig navigatör och befälhavare och en älskad familjefar men som inte blev förunnad ett lyckligt vidareliv.

Tack Kjell!

BO STARMARK

Ångaren S:t ERIKS haveri 1895

För någon månad sedan lyckades jag komma över ett s.k. kabinettskort som visar Marstrandsbolagets ångare S:t ERIK grundstött och liggande med kraftig slagsida.

Det rörde sig om ett fotografi som togs när S:t ERIK i samband med en kappkörning med andra skärgårdsångare kom ur kurs och med full fart rände upp på ett grund vid Skalkorgarna i yttre delen av Göteborgs hamn.

Dessa kabinettskort, i detta fall i formatet ca 17 x 11 cm, är oftast av mycket god fotografisk kvalitet. Det har framställts av J E Lundberg, Kungsgatan 55, Göteborg, som nog också har tagit detta intressanta fotografi. På baksidan saknas uppgifter om bilden.

I Handelstidningen (GHT) av den 25 juni 1895 fanns följande notis.

Ett olycksfall med särdeles svårt tillbud men utan förlust af människolif var ångaren S:t Eriks grundstötning. Ångaren var på återväg från Marstrand och hade ett par tre hundra passagerare ombord. Då den hunnit hitom Kalfvund och Varholmen, tog den en mycket begagnad genväg innanför Skäddan och Skalkorgarna, men kom för nära grunden om styrbord och törnade. Efter ett par våldsamma stötar stannade båten och vräkte öfver åt styrbord och fick stark slagsida.

Passagerarne i salongen och å däckan kastades huller om huller ned i lä. Ett ögonvittne säger, att det var ett af det värsta skådespel, han någonsin bevitnat. Vid första stöten blef det tytt ombord, vid den andra brusto nödroppen löst, och då människorna rullade ned för det kraftigt lutande



däcket, hördes rop och skrik om bevarandra.

Ganska snart blef det dock jämförelsevis lugnt igen. De, som fått något fast att hålla uti, skyndade att bispringa dem, som lägs nere i lä, där det såg ut som ett kaos af armar och ben och krypande människor. Kvinnor och barn for naturligtvis värst illa, men märkvärdigt nog lär ingen ha lidit allvarligare skada.

Man kunde nu se saken med lugnare ögon, endast en del fruntimmer föreför att skrika och jämra sig, hvilket föranledde en person, som tyckte att ett skämt inte kunde skada, då värsta faran var öfver, att tillropa dem: hvad skrika ni efter, ni sitter ju inte i sjön!

Ehuru skulnaden icke var så särdeles

stor, verkade skämtet godt och debarkeringen från den strandade ångaren kunde försiggå med sans.

I småbåtarna fördes 15 passagerare ombord å VIRA, som kom strax därefter samma väg, en del sattes i land på en närbelägen bålme och slutligen kom ångaren VESTKUSTEN och gick alldeles tätt upp under S:t ERIK akter och tog de öfriga passagerarne ombord samt uppförde dem till Göteborg.

S:t ERIK ligger bögt upp på grundet på styrbords sida. Af farten åkte ångaren till mer än hälften af sin längd öfver stenarne, så att den ligger något på näsan med propellern öfver vattnet. Fartyget har idag värre slagsida och är fullt af vatten. Svitserångare har anländt."

Ångliten Nr 3 2019



S:t Erik vid Styrö i juli 2019. Som synes har fartygets exteriör förändrats en hel del sedan 1895. Foto Ragnar Magnander.

Ångaren S:t ERIK var alltså på midsommardagen 1895 på väg från Marstrand mot Göteborg. Samtidigt kom passagerarångaren VINGA med full fart på ingående mot staden.

Inte sällan uppstod vid sådana här tillfällen kappkörning mellan passagerarångare. Befälhavarna satte en ära i att försöka visa sitt eget fartygs snabbhet, inte minst för passagerarna ombord.

S:t ERIK fördes av den välkände kapten E J Elfverson, en legend och hedersman inom ångbåtstrafiken. Vid tillfället

fanns inte fartygets ordinarie rorsman på kommandobryggan. Förmodligen råkade den något oerfarne rorgångaren komma en aning ur kurs, när S:t ERIK tog den ofta använda genvägen på insidan av Skalkorgarna.

Följden blev att fartyget i full fart gick på grund vid Skäddan, sydost Stora Porsholmen, med påföljd att S:t ERIK hamnade med kraftig slagsida och i den benägenhet, som återgavs i den ovan relaterade notisen i GHT.

Bärgningen av fartyget tog enligt

uppgift en del tid, och förutom kostnaden till bärgningsföretaget Svitzers medförde reparationen av ångaren vid Lindholmens Varv också en hel del utgifter.

Det måste ha varit aningen genant för kapten Elfversson med detta olycksaliga haveri, särskilt som han stod i begrepp av gå i pension efter sin långa sjömansbana. Pensionen skall ha uppgått till 500 kr per år. Elfversson var född 1822 och avled 1913 i en ålder av hela 91 år.

Eftersom S:t ERIK torde vara tämligen välkänd, och då dess historia även har redovisats i äldre nummer av denna tidning, så kan väl bara nämnas, att S:t ERIK höjde hemma på västkusten mellan 1881 och 1962, varefter fartyget 1963 en kort tid gick i trafik i Kalmarsund, innan det hamnade i Stockholm.

Där var S:t ERIK verksam i utflykts- trafik och som flytande krog. Så småningom fick den namnet KUNG ERIK och försågs med två skorstenar, där den ena var en s.k. blindskorsten.

I mitten av 1990-talet återbördades fartyget till Göteborg och västkusten, förvärvat av Börjessons Restaurang- och Utflyktsbåtar, samtidigt som det återfick sitt gamla namn.

Den överflödiga skorstenen avlägsnades, och en viss upprustning av såväl exteriör som interiör genomfördes.

Sedan 2009 tillhör S:t ERIK Strömma Skärgårdsbåtar och går fortfarande i turisttrafik i Göteborgs skärgård med utgångspunkt från Lilla Bommen.

RAGNAR MAGNANDER

Med ångbåt till Arendal

Arendal ligger på Hisingen, innanför Nya Älvsborgs fästning.

Arendal var ursprungligen ett av "de yttre hemmanen", en enklav av Lundby socken, inklämd mellan Björlanda och Torslanda socknar.

Det var en jordbruksbygd där invånarna även bedrev småskaligt fiske.

När Nya Älvsborgs fästning anlades i hamninloppet blev Arendal den mest skyddade vägen mot Göteborg. Stamgården Ardal blev skjutställ och gästgiveri 1846. När fästningen lades ned 1869 upphörde även gästgiveriet.

Under 1800-talet delades Arendal i flera gårdar. Tre bönder från Kåröd på Orust köpte varsin gård. De hette alla Olsson men var ändå inte släkt.



Karta över trafikområdet Arendal-Torslanda.

Kommunikationer

Sjövägen var den bekvämaste mellan Arendal och Göteborg. Man kunde ro eller segla.

Sedan flera hundra år fanns färjeleden över Göta älv mellan Klippan och Färjestaden Därifrån ledde landsvägen mot Torslanda. Roddfärjorna ersattes 1874 av en ångfärja som hette ÅNGFÄRJAN. Den kallades i folkmun för "Bonnafröjda", den var till glädje för hisingsbönderna som nu slapp ro färjan.

ÅNGFÄRJAN byggdes vid Eriksbergs Mekaniska Verkstad och gick på provtur 10 mars 1874. Direktör i färjebolaget blev ägaren till den ostligaste gården i Arendal, Johan Ohlsson.

Färjan var i trafik fram till 1928. Den införlivades i Hamnstyrelsens färjetrafik 1915 och fick då namnet FÄRJAN 2.

Sommarvillor i Arendal

Under 1870-talet upptäcktes Arendal av förmögna göteborgare. I dalgången innanför Rosenlundsberget uppfördes sommarvillor på väl tilltagna tomter som köptes från bönderna.

Dalgången var omgiven av kala berg. De nya villaägarna lät frakta ut jord i prämar för att omge sommarvillorna med trädgårdar och parker.

Den första sommarvillan anlände i prämar till Arendal våren 1874. Ägare var Gustav Reinhold Setterberg. Han var salthandlare och kassör i Elfstyrelsen. Han kallade villan "Min lilla vrå".

Sommaren 1875 köpte mäklaren Jacob Dahl en tomt i lä i Rosenlundsberget för sin villa Tjällstorp.

Därefter sålde hemmansägare Johan

Ohlsson en nybyggd villa till köpmannen Per Emanuel Lithander. Villan fick namnet Elfvik.

Intill Setterbergs villa byggde trävaruhandlare Ludvig James Barchman en villa som han emellertid snart sålde. Han byggde i stället Villa Sommarro intill Arendals gård. När han senare lämnade Arendal övertogs villan av bankdirektör Bergström. Senare tiders Arendalsbor kallade villan "Svahn".

Längst i öster, på Arendals näs, låg två villor intill varandra. Villa Fjordhem ägdes av skeppsredare John E Olsson och Bellevue av hans släkting, pianohandlare Wilhelm Nilsson.

Ännu en av de mera kända sommarboende var skeppsredare G D Kennedy, siste ägaren till Gamla Varvet. Han fär-



Området i Arendal, mellan Villabron och Linnevik, där sommarvillorna låg

dades med den egna båten ELLA mellan Göteborg och Arendal.

Under somrarna steg invånarantalet i Arendal. Förutom "herrskapen" befolkades villorna av hushållerskor, kokerskor, husor, städerskor, trädgårdsmästare och gårdskarlar.

Antalet invånare sommartid gav goda tillfällen för de bofasta att sälja egna jordbruksprodukter och fisk. Färskt bröd kom med morgonbåten.

Sällskapsliv

I ett "sommarbrev" från Arendal till Göteborgs Aftonblad 1901 finns en beskrivning av livet i Arendal.

"Så nära staden och med så pass stor sommarpublik, är det en rätt märkligt tyst och fridfull plats utan restaurant

och ty åtföljande musik".

Nej, här ville man ha lugn och ro även om sällskapslivet blomstrade under sommarmånaderna. På eftermiddagen kom ångbåten till Arendal med männen från kotören i stan. De åt middag och drog sig sedan ned till badhusen som vid denna tid på dagen stod till herrarnas förfogande. De badade varmbad i stora träkar och roade sig med att dricka punch och spela kort.

I brist på badrum i de annars välplanerade villorna byggdes varmbadhus vid Villabron, Linnevik och Sandvik.

Man kunde spela tennis på två banor och den nya sporten golf introducerades just i Arendal.

Den första golfbanan i Sverige anlades i Arendal 1895 av Viktor Hugo

Setterberg (1859-1946), son till G R Setterberg. Redan 1904 flyttade golfbanan till Hovås. På den gamla golfbanan vid Skalbackarna anlades långt senare Nynäs raffinaderi.

Ångbåtstrafik på Arendal

Göteborgs Ångslups AB bedrev hamn- och skärgårdstrafik från 1865. Hamntrafiken bedrevs året om medan skärgårdstrafiken huvudsakligen pågick sommartid.

Ångslupsbolagets expansion ansträngde dess ekonomi. Bolaget upplöstes och tillgångarna överfördes 1872 till Göteborgs Nya Ångslups AB.

Arendal började anlåpas 1868 av ångslupen GÖRHEN som 1871 avlöstes av den nybyggda AGNES. Därefter angavs inte i turisterna vilken båt som anlöpte Arendal.

I de grunda vattnen utanför Arendal var grundgående ångslupar lämpliga.

En ångslup är ett öppet, odäckt fartyg, ofta med en täckt salong akterut. Sådana hade blivit vanliga vid den här tiden och tjänstgjorde som "sjöbussar" i hamnar, på floder, kanaler och mindre insjöar. De hade tre mans besättning.

I ångsluparna fanns allt i samma plan; styrplats, ångpanna och ångmaskin liksom sittplatser för passagerare.

I öster byggdes en ångbåtsbrygga, som kallades Villabron. Senare tillkom även en brygga i Linnevik.

Medan Villabron främst betjänade sommarvillorna låg Linnevik bättre till för ortsbefolkningen.

Båtarna till Arendal anlöpte Nya Varvet, Kåringberget och i ena riktningen Långedrag. Från 1871 till och med 1895 anlöptes även Nya Älvsborg.

När Nya Älvsborg 1869 lades ned som fästning och fångelse blev ön ett utflyktsmål med restaurang.

Ångslupsbolagets trafik utgick i Göteborg från Ångslupsbron som låg vid Verkstadsgatans mynning i Skeppsbron. Det var en långsgående träbrygga som byggdes 1872-73. Den ersattes 1922 av den nybyggda Träpiren.

1885 byggdes ångslupen SVANEN avsedd för trafiken på Arendal och Långedrag. Den byggdes vid Göteborgs Mek. Verkstad, var 21,10 m lång och 4,17 m bred. Ångmaskinen var på 60 hästkrafter.

Varje vår gjorde Ångslupsbolaget en söndag i april turer för dem som önskade hyra sommarbostad i skärgården.

Särskilda turer ordnades dessutom för sommargäster som önskade medföra en stor del av bohaget till skärgården.

Vintertid var ångbåtstrafiken inte så omfattande. 1892 hade exempelvis norra skärgården trafik onsdag och lördag. Arendal anlöptes då efter "signal".

Konkurrerande trafik

Missnöje med Ångslupsbolagets trafik ledde till konkurrerande trafik och sänkta biljettpreiser. "Ångbåtskriget" i norra skärgården åren 1889-1895 följdes av en liknande batalj i södra skärgården som varade från 1904 till 1908.

Även på Arendal fick Ångslupsbolaget konkurrens. Arendals Ångbåts



Ångslupen SVANEN byggdes 1885 för trafiken på Arendal. Här ses den utanför Långedrag. Vykort från Ragnar Magnanders samling.

aktiebolag startade trafik på Linneviks brygga som de var ägare till. 1 juni 1905 insattes ångslupen KALLEBÄCK, från 1 juli ersatt av ångaren KONGELF. Den hade sommaren 1904 ersatts av ångaren FREJA på linjen Kungälv-Göteborg. KONGELF gick på Arendal även sommaren 1906 innan den såldes till Vätö och senare till Strängnäs.

Ångslupsbolagets ångare hade svarta skrov och gula överbyggnader. Inför säsongen 1904 lät Ångslupsbolaget vitmåla sina ångare. Anledningen var att göra ångarna mera inbjudande i den pågående konkurrensen i södra

skärgården.

Ångslupsbolaget avslutade trafiken på Arendal med ångslupen SVANEN säsongen 1908. Bidragande orsak var konkurrerande trafik på Arendal. Dessutom fick Långedrag och Kåringberget spårvagnstrafik 1908. SVANEN såldes året efter till Rederi AB Stockholm-Wermdö och fick namnet Tor IV.

Även Arendals Ångbåts AB gav upp trafiken och gick i konkurs 1909.

Trafik AB Arendal

De sommarboende i Arendal var beredda när Ångslupsbolaget efter sommaren



ARENDA (I) byggdes i Göteborg 1888 och hade gått mellan Arvika och Säffle innan den kom i trafik på Arendal 1910. Foto från Ragnar Magnanders samling.

1908 ställde in trafiken. Från 1 juni 1909 gick den inhyrda ångslupen TÄRNAN på Arendal "för kommitterade" och samma år bildades Trafikaktiebolaget Arendal av sommarboende i Arendal, bland dem John E. Olsson och John E. Lihander.

Bolaget köpte från Arvika ångaren SVEA, byggd vid Göteborgs Mek. Verkstad 1888. SVEA var 21,04 meter lång och hade en ångmaskin på 60 hästkrafter.

SVEA hade gått i trafik mellan Arvika och Säffle och köptes hösten 1909 av Trafik AB Arendal för 8500 kronor.

Ångaren sattes i trafik mellan Göteborg och Arendal i maj 1910. Först året

därpå fick den namnet ARENDAL.

Turerna utsträcktes tillfälligt från Villabron och Linnevik till Sandvik, väster om Linnevik. Linneviks brygga köptes för 500 kronor från det konkurrerade Arendals Ångbåts AB.

Turlistan var anpassad till de sommarboendes behov. Första turen från Arendal avgick vid åttatiden vilket passade herrar med behaglig kontorstid.

Från Göteborg avgick ARENDAL 07.15, 13.30, 15.30, 17.20 och 19.15. Sista turen från Arendal gick 21.15.

Första världskriget orsakade ekonomiska problem för bolaget med brist

på kol och stigande bränslepriser. Efter några säsonger glesades turerna ut och biljettpriiserna höjdes från 35 öre till en krona 1918.

För att täcka förlusterna ökades aktiekapitalet med 5000 kronor. Det hjälpte inte, trafiken upphörde 29 augusti 1919 och bolaget trädde i likvidation 1920.

Nya tider för Arendal

Det var inte bara förmöget folk som lockades till Arendal. Resan dit tog bara en halvtimme från Skeppsbron i Göteborg. Arendal blev därför ett omtyckt utflyktsmål för dagsbesökare. För dem som önskade övernatta byggdes 1906 Hotel och Pensionat Albano. Det stängde emellertid redan innan första världskriget bröt ut 1914.

Den tilltagande fartygstrafiken på Göteborg krävde större vattendjup med åtföljande muddringar. Sedan tillgängliga vassområden i älven fyllts invallades de inre delarna av Älvsborgsfjorden för att fyllas med mudd. Detta pågick mellan 1902 och 1916.

Johan Ohlssons gård, liksom Villa Elfsvik vid Villabrons brygga, hamnade då vid mudderyllningen och inlöstes båda av Göteborgs stad 1901. De flesta fastigheterna kom att lösas in av staden.

Det moderna Göteborg medförde att Älvsborgsfjordens klara böljor blev allt grumligare och badvattnet försämrades.

Allt fler av de gamla sommarvillorna blev med tiden semesterhem och föreningslokaler. Varmbadhuset vid Villabron stängdes och blev polisstation.

Tillfällig trafik

När Trafik AB Arendal upphörde med trafiken 29 augusti 1919 fick resenärerna förlita sig till tillfälliga lösningar. Sommaren 1920 trafikerades Arendal av motorfartyget KÄLLANDSÖ som inköptes av Almqvists Fiskaffär. Det var byggd 1908 för trafik mellan Källandsö och Lidköping. Fartyget hade träskrov och var försedd med en encylindrig tändkulemotor.

Sommaren 1921 svarade Bogserings AB Trafik för trafiken på Arendal med motorbåten HURDIG II och ångbogseraren HILDE.

Arendalslinjen

Efter Ångslupsbolagets konkurs i november 1921 inköptes en av dess ångare, LÄRKAN, våren 1922 för 15 000 kronor av Carl Herman Nyström för trafik på Arendal. Den nya trafiken kallades Arendalslinjen.

LÄRKAN var byggd 1882 vid Motala Verkstad för Göteborgs Nya Ångslups AB. Den var då en ny typ av ångare med ett genomgående däck och ett stort, öppet övre däck. LÄRKAN var 23,83 meter lång, 4,90 bred och fick ta 190 passagerare. Med en ångmaskin på 100 hästkrafter gjorde den 10 knop. En ny ångpanna sattes in 1896.

LÄRKAN fick nu namnet ARENDAL (II) och byggdes om vintern 1922-23 på Arendals båtvarv varvid främre delen av övre däck byggdes in.

Arendals båtvarv låg vid Linnevik och var känt för sina fulländade segelbåtar. Verksamheten startade 1920 och



ARENDAL (II) kom i trafik på Arendal 1922. Den byggdes i Motala 1882 som LÄRKAN för Ångslupsbolaget. Bild från 1922 innan övre däck byggdes om. Foto från Länspampen Sjöfartshistorisk Förening.

upphörde 1969.

ARENDAL (II) kom i trafik på Arendal 4 juni 1922. Ångaren trafikerade Villabron och Linnevik. Den anlöpte även Kustens brygga i Majorna. Enkel resa kostade 75 öre, tur o retur 1,15 kr.

ARENDAL kompletterades med den lilla motorbåten SVEA, kallad "Lill-Svea" för att skilja den från den större SVEA byggd 1895 för Ångslupsbolaget.

Ångbåtstrafik på Flyghamnen

Den 4 augusti 1923 invigdes Göteborgs Flyghamn i Torslanda. På strandängarna vid Torsviken anlades gräsbanor

samt slip och brygga för sjöflygplan och båttrafik.

Att flyghamnens öppnande sammanföll med jubileumsutställningen då Göteborg firade 300 år som stad – dock två år för sent – var ingen tillfällighet.

Planeringen av flygplatsen hade pågått i flera år. Kanske ingick det i Nyströms affärsidé när Arendalstrafiken 1 juni 1923 förlängde trafiken till Hjært holmen och Flyghamnen.

Hjært holmen hade förvärvat av Shell redan 1913 för förvaring av olja.

På Skeppsstadsholmen, som blev över när flygplatsen kom till, anlades 1924



Torslanda Havsbadskoloni.

För passagerartrafiken anlade Flyghamnensbolaget en brygga på Skeppsstadsholmens sydligaste udde. Efter några år förstördes bryggan i en storm och en ny brygga byggdes 1932 i ett mera skyddat läge.

Även om flygtrafiken till en början var synnerligen blygsam blev flygplatsen sommartid ett utflyktsmål. Där fanns även restaurang med dans på lördagarna.

Arendalslinjen hade till en början ensamrätt till trafiken på Flyghamnen. 1925 byttes "Lill-Svea" ut mot motorbåten MARY som hjälpbåt.

Hösten 1926 inköpte Arendalslinjen ångaren MARIA som mellan 1895 och 1920 gått på Kungsbackafjorden mellan Kungsbacka och Gottskär.

MARIA var byggd 1891 vid Jönköpings Mekaniska Verkstad. Den fick nu namnet NORDÖ för att bli komplement till ångaren ARENDAL.

I slutet av 1926 övertogs Arendalslinjen av Skandinaviska Fartygsagenturen med Gustaf Bartley som ägare.

ARENDAL (II) byggdes om vintern 1922-23 då främre delen av övre däck byggdes in. Här ses ångaren vid Linnevik. Foto från Kerstin Ahlqvist f. Karlsson.

Nedre bild: SVEA, eller Lill-Svea, gick på Vanern innan den kom i trafik på Arendal. Foto från Ragnar Magnander.

Marstrandsbolaget övertar trafiken på Flyghamnen

Sommaren 1927 övertogs trafiken på Flyghamnen av Marstrandsbolaget med motorfartyget SKÄRGÅRDEN.

Bolaget var händelsevis aktieägare i Flyghamnsbolaget. Arendalslinjen fortsatte dock att trafikera Sandvik i Torslanda till och med sommaren 1928.

Inför sommaren 1928 köpte Skandinaviska Fartygsagenturen ångaren VICTORIA som ersättare för ångaren ARENDAL som nu inte längre var i trafik. Den såldes senare på exekutiv auktion och skrotades i Köpenhamn.

VICTORIA var byggd på Lindholmen 1866 som LIDINGÖ och hade senare gått på Göta älv som KARL GUSTAF och ROMEO. Efter sommaren 1928 såldes ångaren VICTORIA igen och somrarna 1929 och 1930 var endast NORDDÖ i trafik för Arendalslinjen.

Inför sommaren 1931 återköptes VICTORIA som då bar namnet KOSTER. Den fick nu namnet ARENDAL (III) men gick bara denna sommar på Arendal.

Övre bild: NORDDÖ hade gått mellan Kungsbocka och Gotskärv som MARIÄ innan den kom i trafik på Arendal 1927. Vykort i Ragnar Magnanders samling.

Nedre bild: ARENDAL (III) gick på Arendal 1928 som VICTORIA och 1931 som ARENDAL (III). Här fjärde båt på Träpirens västra sida som GUNNEL. Vykort i Ragnar Magnanders samling.



1931 kom Marstrandsbolagets minsta ångare Tjörn i trafik på Flyghamnen och 1932 även på Arendal. Foto från Sjöfartsmuseet Alvariet

...och på Arendal

1932 tog Marstrandsbolaget även över trafiken på Arendal. Villabron och Linnevik anlöptes på vägen till och från Flyghamnen.

Marstrandsbolaget hade trafikerat Flyghamnen med SKÄRGÅRDEN från 1927. Sommaren 1930 gick istället den inhyrda motorbåten BRIS.

1931 kom Marstrandsbolagets ångare Tjörn i trafik på Flyghamnen. Det var också Tjörn som 1932 övertog trafiken på Arendal.

Vägen mellan Göteborg och Torslanda förbättrades när flygplatsen kom till

och breddades under krigsåren.

Busstrafik till Hjuvik startades redan 1920 och 1932 fick även Arendal busstrafik, samma år som samhället fick elektrisk ström. Trots vägar och busstrafik fortsatte båttrafiken ännu en tid.

Öckeröbolaget avslutar trafiken

1942 övertogs trafiken på Flyghamnen av Trafik AB Öckerö Skärgård och samma höst avslutades båttrafiken på Arendal. 1946 avslutades båttrafiken även på Flyghamnen för gott.

Trots att Arendal med övriga Lundby kommun införlivades med Göteborgs

stad redan 1906 dröjde det till 1948 innan Göteborgs Spårvägar övertog busstrafiken till Arendal.

Samhället som försvann

Det var tidigt bestämt att Arendal skulle bli hamn- och industriområde. Redan före införlivningen av Lundby och Arendal 1906 beslöt Göteborgs stad 1901 att valla in och fylla den inre delen av Älvsborgsfjorden med muddar.

Det gav upphov till senare tiders utrymmeskrävande hamnanläggningar. På utfylld mark anlades Skandiahamnen och väster där om, innanför Nya Älvsborgs fästning, Älvsborgshamnen.

Då fick även den småbåtshamn som Göteborgs Hamn anlagt väster om Linnevik flytta till Björlanda Kile.

Förvandlingen började när Nynäs AB byggde raffinaderi och en kaj vid Villabron 1956. Då revs villorna på Arendals näs, Fjordhem och Bellevue.

När Arendalsvarvet byggdes drogs väg och järnväg genom dalen 1960.

Då strök de sista sommarvillorna med. Den sista var Tjällstorp vars traditioner värdades av familjen Dahl under alla år. Den brändes ned 1966.

Idag påminner inget om Arendal som det utvecklades från jordbruks- och fiskarsamhälle till rekreationsort för mer eller mindre välbeställda stadsbor.

INGVAR KRONHAMN

På utflykt med ångaren NECKEN

Ångaren NECKEN gick i många år mellan Göteborg och Vänersborg. Den förde mycket gods men även passagerare som föredrog den lugna båtresan på älven. NECKEN gick från Göteborg måndag, onsdag och fredag, från Vänersborg tisdag, torsdag och lördag.

Söndagar var NECKEN ledig för beställningsturer. Den övre bilden, som vi fått av Stefan Westerberg, visar ångaren vid en flack och översvämmad strand. Passagerarna lämnar tveksamt NECKEN på utlagda landgångar.

Den nedre bilden, som vi fått av Ragnar Magnander och som ingår i hans samling av fartygsfoton, visar NECKEN i (nästan) helfigur. Ångaren är på beställningstur 1916.

I boken Göteborgs Hamn genom tiderna (1931) ger Leo Bonsdorff en skildring av den gamla ångaren:

NECKEN är en av vårt lands allra äldsta kanalångare i passagerarfart. Det kan därför ha sitt intresse att erfaras, att båten är byggd i Göteborg. Den är nämligen stapel-satt på Lindbalmens varv redan så tidigt som 1868, mäter 121 reg. ton brutto och förfogar över ett maskineri om 100 ind. hkr.

Redan i själva namnet ligger onakligen något gammaldags trevligt, som väckt för tanken till tider, då betydligt lugnare förhållanden voro rådande, och vår tids hänsynslösa konkurrens, särskilt inom sjöfartsnärningen, ännu var tämligen okänd.

NECKEN blev en veteran på älven, i alla år grönmålad, och skrotades 1937.

INGVAR KRONHAMN



Ångbåten Nr 3 2019

DAVID på Sävelången

Ångslupen DAVID, tidigare FÖRSVIK, deltog i slutet av augusti i en filminspelning på Sävelången. Det är en specialsäsong av "Vår tid är nu" som spelades in vid Nääs slott. Villan Vänhem vid Nääs föreställer i filmen ett värdsbus på Gällnö i Stockholms skärgård. Specialsäsongen av "Vår tid är nu" visas i SVT julen 2020.

På bilden ser vi DAVID utanför Floda station 27 augusti 2019.

Foto: Ragnar Magnander



Stor och liten



I förra numret av *Ångbåten* (173) finns ett foto från Eriksbergs Mekaniska Verkstad med nybygge 636 SILJESTAD samt ångaren BOHUSLÄN i varvets minsta flytdocka 1970. Bertil Söderberg undrade när bilden togs.

Efter studier av ineliggande fartyg i Göteborgs hamn fann vi att BOHUSLÄN låg vid Eriksbergs varv från 1 till 5 juni 1970, måndag till fredag.

REDAKTIONEN

Ångbåten Nr 3 2019

Ångbåtstrafik på Kungälv

Artikelserien i *Ångbåten* (nr 167-170) om ångbåtstrafiken på Kungälv finns nu samlad i *Årsskrift 2019 för Föreningen Gamla Kungälv*. Författare är Ingvar Kronhamn.

Omslaget visar ångaren VINGA vid Prästgårdslidens brygga i Kungälv.

Skriften är på 36 sidor i format 17 x 24 cm och rikt illustrerad. Den kan beställas från Föreningen Gamla Kungälv, Sven Kollberg tel. 0303-104 26.

Priset är 50 kronor plus porto 36 kr. Bankgiro 406-0539.



Akterspegeln



Under Kulturarvsdagarna gjorde ångaren BOHUSLÄN 7 september en resa till Repslagarmuseet i Älvängen. Före avgången från Stenpiren kom en regnskur som gav vackra regnbågar över Hisingen. Margaretha Lidbeck var snabb med kameran för att föreviga skådespelet. På piren ses Delawaremonumentet.