



ÅNGBÅTEN Årg 54 • Nr 1 2018 • 168

# Ångbåten

Medlemsblad för  
Sällskapet Ångbåten, Göteborg  
ISSN 1402-8360

## Göteborgsredaktionen:

Ingvar Kroonhamm, Gamla Björlandavägen 182, 417 28 Göteborg, tel 0768-81 08 85  
ingvar.kroonhamm@telia.com (ansvarig utgivare)

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

## Lokalredaktionen Lysekil:

Bo Starmark, Fregatte 3, 453 30 Lysekil, tel 0523-134 14 eller 0709-56 96 69, markgraf@algonet.se  
Presnumerationssavgiften för år 2018 är 200 kronor. Adressändringar meddelas till Mattias Jarlstedt,  
Asphykiesvägen 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 2018. Miljömärkt Trycksak 3041 0196

## Sällskapet Ångbåten

Box 2072, 403 12 Göteborg

www.steamboat.se, info@steamboat.se

Medlemsavgiften för 2018 är 200 kr. Plusgros: 62 16 06-3, bankgiro: 673-68 62.

Ordförande: Kim Forsblad, kim.forsblad@stenamettal.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 Eriksson Techerer, kassor@steamboat.se

Ansvarig betrydd: 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.

Vinteruppläggning vid Skeppsbron.

För beställningstrafiken svarar Thorsten Axberg,

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

FÄRJAN 4 är upplagd på grund av pannhuveri.

## Innehåll Ångbåten 168

Mot en ny säsong!	3	Omfattande maskinarbeten	12
Äntligen måndag!	3	i STORSKÄR	12
Aktivmöte och säkerhetsövningar	3	Vem gör vad för STORSKÄR?	14
Årsstämma i AEF	3	Båtar runt omkring	15
Ombord – aktuellt från BOHUSLÄN	4	Ångslupen GUSTAFSBERG i Uddevalla	16
Varvet i Lådse	5	Åborummet	18
Aktuellt från FÄRJAN 4	6	Ångslupsgubbar	18
Hjälp till att bevaka FÄRJAN 4	7	Ångbåtstrafik på Kungälv (del 2)	19
BOHUSLÄNS salonger på övre däck	8	Ångaren WAXHOLM vid Hjälmö	24

## Försalongen

Välkommen ombord i *Ångbåten* 168, den första för året!

Vi börjar med rapporter från våra egna ångare och konstaterar att det behövs mera pengar för att ge FÄRJAN 4 en ny ångpanna och ett fortsatt liv.

Gunnar Söderberg berättar om renoveringarna av förstaklassinredningen på övre däck i ångaren BOHUSLÄN.

Tom Smith har skrivit om de omfattande maskinarbeten som gjorts i Waxholmsbolagets STORSKÄR.

I båtar runt omkring får vi veta att ångaren BLIDÖSUND fått ny ägare.

Ragnar Magnander berättar om ångslupen GUSTAFSBERG som hört hemma i Uddevalla under hela sin levnad.

Serien om ångbåtstrafiken på Kungälv och Kornhall fortsätter.

Och slutligen, på sista sidan, en vintertbild med ångbåt från 1973.

Vi önskar er trevlig läsning!

REDAKTIONEN FÖR ÅNGBÅTEN

## Bidrag till Ångbåten

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

## Manusstopp för Ångbåten

Nr 2 2018 (169) 9 april 2018  
Nr 3 2018 (170) 17 september 2018

## Omslaget

Ångaren BOHUSLÄN på väg in till Marstrand under en av Sekelikhjestedagarna, 20 augusti 2017.  
Foto Ragnar Magnander

Ångbåten Nr 1 2018

## Mot en ny säsong!

Nu närmar vi oss ljusare tider, dagarna blir längre och det blir efterhand mildare och ingen kyla plågar oss.

Snart börjar åter vår seglingssäsong för BOHUSLÄN. Vi är i full färd med att förbereda den. I nuläget är turistan i fokus. Bland flera andra turer kommer en ny på sträckan Göteborg-Öckerö-Marstrand och åter.

I planeringen finns en långtur till och från Ämäl i anslutning till stadens 375-årsfirande. Det var inte igår ångaren gjorde turer på Väneren.

Därför seglas endast en kusttur längs Bohuskusten med Kungshamn som utgångsbrygga.

Arbetena ombord pågår också för fullt med renovering, restaurering, reparering och rekonstruering. Och så uppfrysning förstås. Mycket ska göras för att hålla ångaren i det skick vi vill se henne.

I början av mars förhållade ångaren till Gotenius varv där arbetena på ångpannan ska slutföras. Det sker enklast vid varvet.

En stor utmaning ligger framför oss: Hur lockar vi nya krafter till oss som ger den förstärkning vi är så intresserade av. Det här är inte ett problem bara för oss utan det finns över hela landet.

Intresset för ideellt arbete är mycket mindre nu än för bara några år sedan. Att det kanske är värre för andra sällskap och föreningar är ingen som helst tröst. Och vi ska inte slita ut oss utan fortsätta att ha roligt tillsammans med vänner, kompisar och kamrater.

Självfallet pratar vi alltid överallt om vår verksamhet och våra fartyg och hur meningsfullt och trivsamt det är ombord hos oss.

Således – välkomna i vårt gäng!

Sökandet efter en konstruktiv lösning på ångpannesituationen i FÄRJAN 4 fortgår. Det blir i sanning ingen billig affär. Ångpannor för 97-åriga färjor är ingen lagervara. En och annan kanske kan finnas men passar inte färjan.

När en ångpanna väl ordnas, kommer det till en mängd "extrapåslag" som att lyfta ur den gamla och återställa såväl funktion och historik till godtagbar nivå ombord.

2018 kan bli händelserikt och spännande ombord i våra ångare!

EVA HELMERSON  
VICE ORDFÖRANDE  
SÄLLSKAPET ÅNGBÅTEN

## Äntligen måndag!

Med start den 19 mars kommer vi kvällstid måndagar att arbeta med yttre underhåll såsom målning ombord i BOHUSLÄN. Vi vill gärna att fler kommer ombord och hjälper till! Måndagarna är en komplettering till tisdagar och torsdagar då det arbetas ombord 10.00-14.00.

Tider: Måndagar från 19 mars klockan 16.00 och några timmar framåt. BOHUSLÄN kommer inledningsvis att ligga vid Gotenius Varv, Manufaktur-gatan 3 på Ringön.

Kontaktperson: Gunnar Söderberg, 0705-29 99 79.

## Möte för aktiva medlemmar

ombord i s/s MARIEHOLM  
vid Packhuskajen  
lördagen 7 april kl. 12.00

Alla aktiva medlemmar i Sällskapet Ångbåten hälsas välkomna!

## Säkerhetsövningar för aktiv besättning

ombord i ångaren BOHUSLÄN  
Torsdagen 26 april kl 16-20  
Lördag 28 april kl 10-14

För att få segla besättning måste man delta i minst en säkerhetsövning och ha betalat medlemsavgiften.

## Årsstämma i Ångbåten Ekonomisk Förening

äger rum ombord  
i ångaren BOHUSLÄN  
vid Stenpiren,

Tisdagen 5 juni 2018 kl. 18.00.

Om ångaren inte är på plats hålls stämman på Sällskapet Ångbåtens kontor, Skeppsbron 5-6, vän. 3.

Alla andelsägare är välkomna!

Agneta Eriksson  
Ordförande

Andelar säljs vid årsstämman

## Ombord – aktuellt från BOHUSLÄN

Kylan slog till ordentligt i slutet av februari. Att arbeta utombus, på fördäck eller i riggen, var inte att tänka på. Ångaren är nästan helt täckt vintertid och då är det drägligt ombord "inombus".

### Maskin

Efter det att ett femtiotal tuber i ångpannan har skrotats har återstående tuber nu godkänts. Framöver kommer arbetet med tubbytet i pannan att avslutas vid varv.

I vinter har pannan varit tömd på vatten och en ventilator på skorstenstoppen sorjer för att ingen fukt är kvar.

På babordssidan i maskinrummet har den ångdrivna donkeypumpen setts över. Den är en pump som är användbar till många ändamål. Den kan pumpa till och från sjön, mellan olika tankar och fungera som matarpump.

### Däck

Trots det bistra vädret hinner vi med åtskilligt inombords, mycket tack vare det förträffliga skydd som täckningen av fartyget innebär. På promenaddäck har slipning av lackade ytor påbörjats. Ojning får vi vänta med till dess det blir varmare.

Sofforna på akterkant slipas också. Det hela är trots allt ganska välhållt men måste ändå se nytt ut när vi seglar igen.

Under däck i akterredningen donas det alltid under vinterupplägningen. I år är det damsalongen vars skott laseras. Den här salongen används som en



Samling vid pumpen. Från vänster Olle Everlund, Roger Hammarklint och Bosse Kullbom vid den ångdrivna Worthingtonpumpen i maskinrummets babordssida. Foto 15 februari 2018 Bo Starmark

representationssalong" under vintern. Ingen lagerlokal sålunda utan ständigt lika prydlig. Blivande charter-kunder får se detta utrymme som ett exempel på vad vi åstadkommit genom åren. Det ska sägas att den såg ruskig ut, minst sagt, när ångaren räddades från skrotvarvet 1965.

Diskrummet är det utrymme där däckspersonalen får jobba under våra resor. Det ingår i vaktscemat, förutom förtöjning, rostörnar och allmäntjänst. Ingen större ångbåtsromantik där men tiden går snabbt och viss ordväxling i muntrare stil kan förekomma.

Utrymmet har fått en rejäl renovering. Det är nymalat upp under däck och på skotten. Diskbänk och ångledning är översedda och spolslangen för grovdyskan står inte att känna igen.

Detta var vinterjobben när köldgraderna stod på kö utanför skrovet. Göta älv såg extra bister ut och yttre däckjobb var mindre njutbara.

Men om några månader seglar vi igen i kända vatten, framdrivna av ånga och gott kamratskap där just du alltid är välkommen!

BO STARMARK

Ångbåten Nr 1 2018

## Varvet i Lödöse

I Ångbåten 166 var det ett stort nöje att få ha synpunkter på en både vetenskaplig och njösam läsning av Skeppsbyggeriet vid Göta älv i Tunge socken. I bokens innebäll fanns mycket att lära. En blomstrande och framgångsrik varvsindustri skildrades med vetenskaplig noggrannhet.

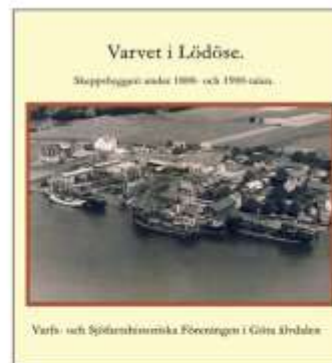
Nu har författaren Åke Karlsson åter gett ut en bok, som dels skildrar varvet i Lödöse, dels ger en skildring av personernas roll i varvet och dels inför ett redigeringsgrepp som jag inte sett tidigare.

Förordet i en bok ska ge en sammanfattning av författarens tankar om boken och avsikten med den. Åke skriver att varvsverksamhet funnits i Lödösetrakten sedan 1300-talet. Han avser dock att behandla 1880- och 1990-talen i boken. Elegant löser han detta genom att återge en namngiven författare som behandlat detta redan 1973.

Därmed kan Åke omgående gå in på bokens huvudtema – Varvet i Lödöse och dess föregångare.

Redan från början finns ett i mitt tycke genialiskt grepp: Texten löper i tidsföljd genom boken. Oftast blir en sådan text svåröverskådlig, när personhistoria, ägandeförhållanden, tekniska uppgifter, juridiska upplysningar med flera ska finnas nära varandra.

Författaren har lyckats med att på varje sida få dessa saker att finnas med tillsammans och dessutom gjort det hela mycket lättläst. Texten, den så kallade brödtexten, följer sida efter sida.



Varvs- och Sjöfartshistoriska Föreningen i Göta älvdalen

De olika inriktningarna finns med i förkortad form inramade som fakturator med olika färgade ramar med en luftig sättning. Så till exempel är källor ur myndighetsregister försedda med blå ram, varvets förvaltningsberättelser med en grön, utdrag ur teknisk litteratur med en gul. Röd ram finns också, mantalsuppgifter om enskilda personer.

Det här skulle kunna ha blivit riktigt besvärligt att läsa, i synnerhet som allt sker i strikt kronologisk ordning, rikligt försett med foton och kartor

Det är förunderligt att detta grepp inte används mer. Den som kan göra en lång textmassa begriplig genom att själv inse läsförståelsens betydelse, använda och utnyttja foton, bilder, kartor och skisser och göra redigeringen med egen hand så att prismet kan hållas

inom rimliga gränser, ja, den har hunnit mycket långt!

Bildmaterialet är rikligt och av mycket god kvalitet. Kartorna har författaren själv skannat in med en ypperlig kvalitet.

Under rubriken *Källor* har författaren hänvisat till den långt gångna digitalisereringen och i stället för långa listor hänvisat till exempelvis Riksarkivet, Lantmäteriet, Landsarkivet med flera. Också Svensk Sjöfartstidnings arkiv hos Klubb Maritim är en viktig källa liksom Varvs- och Sjöfartshistoriska Föreningen i Göta älvdalen

I slutet av boken finns två förnämliga register dels 'Bygglista Gamla Lödöse Skeppsvarf' dels 'Lödöse Varf AB'.

Det var många goda ord om denna bok som författaren har all heder av.

BO STARMARK

### Varvet i Lödöse

**Skeppsbyggeriet under 1880- och 1990-talen**

Författare: Åke Karlsson.

Utgiven av Varvs- och Sjöfartshistoriska Föreningen i Göta älvdalen.

Boken kostar 200 kronor och beställs genom att kontakta Åke Karlsson på:

ake.ka@comhem.se eller telefon: 0722-33 11 59.

# Aktuellt från FÄRJAN 4

När detta skrivs har vi kommit till andra halvan av februari. Sedan förra numret av *Ångbåten* har det inte hänt så mycket ombord i FÄRJAN 4, men desto mer i kulisserna om vad som behöver göras för att åter få färjan under ånga.

I förra numrets rapport beskrevs att vi undersökte alternativet att reparera pannan som innebar den skulle lyftas ur färjan och skickas till Bergmans verkstad i Motala. Då hade vi inte fått något pris på reparation, men det inkom en tid därefter.

Kostnaden för reparation visade sig sannolikt bli lika stor eller högre än att köpa en helt ny panna. Dessutom fanns fortfarande vissa frågetecken om åtkomligheten i pannan för att kunna utföra reparationen på ett fullgott sätt.

## Ny förfrågan på panna

Vi beslöt därför att inte gå vidare med reparationsalternativet utan istället satsa på att anskaffa en ny panna. Som ett led i detta har Jan Olofsson under januari i år skickat ut nya förfrågningar för att få in nya offerter.

För ett år sedan gjordes motsvarande arbete och vi fick då budgetofferter från två tillverkare i England samt en i Tyskland med erfarenhet från eldrörspannor och även nitade sådana.

Vid den tiden hade vi definitivt inte pengar till en ny ångpanna. Det var också därför det blev en ny undersökning i höstas att försöka reparera pannan.

Sedan förra årets förfrågan har vi fått kontakt med ytterligare två möjliga le-



Bert Johansson tar några snabba tag med kokkyffeln. Kommer vi få uppleva det igen?  
Foto Gunnar Söderberg 1 maj 2015

verantörer i Skandinavien. Båda dessa tillverkare har under de senaste 20 åren levererat skotska pannor till ångfartyg. Dessa pannor har anpassats till moderna hållfasthetsnormer med dagens stålmaterial och svetsat utförande.

Nu pågår processen med att få in slutliga offerter från de tillverkare som fick förfrågan under januari.

Även om det finns ritning och dimensionering för färjans nuvarande panna så går det inte att använda dessa fullt ut. De relativt "mjuka" plåtmaterial som den gamla pannan är byggd av finns inte tillgängliga idag.

## Svetsad panna

Det inte är lämpligt att bygga en ny nitad panna med dagens mindre flexibla plåtmaterial samtidigt som nu gällande ångpannenormer utgår från att pannor svetsas. Det innebär att den nya pannan företrädesvis skall vara svetsad.

Detta kräver en omkonstruktion av pannan från nitat till svetsat utförande. Vid denna omkonstruktion kommer så mycket som möjligt av gamla principer och erfarenheter från byggande av skotska sjöångpannor att beaktas.

En del kan tycka att processen med pannan tar lång tid. Under tiden som

olika alternativ har undersökts, har vi dock lärt oss en hel del, både om vad som kan vara möjligt att reparera och hur en ny panna skall vara konstruerad för att hålla länge.

Det är förstås viktigt att vad vi än beslutar måste det vara det rätta för färjan långsiktigt och ekonomiskt vettigt.

## Mer pengar behövs!

Uppmaningen till medlemmarna i en tidigare bilaga till *Ångbåten* om att bidra med pengar till en ny panna har fram till den 18 februari inbringat 42 962 kr. Vi tackar för bidragen!

Från Riksantikvarieämbetet har vi i två omgångar fått totalt 650 000 kr. I färjans fond finns ca 300 000 kr. Nästan 1 miljon kronor är tillgängliga i nuläget under förutsättning att hela färjans fond kan användas.

Färjans ägare, Stiftelsen Styrelsen för Göteborgs Sjöfartsmuseum, har hittills inte kunnat ställa upp med pengar för en ny panna. Däremot får vi årliga bidrag som skall täcka kajhyra, lokal, och försäkringar.

Om färjan skall komma under ånga igen med en ny panna måste vi få in ytterligare 800 000 kr. Det borde inte vara omöjligt med tanke på att vi hittills skrapat ihop nästan 1 miljon kronor.

Hjälp oss att förverkliga målet! Du som privatperson får gärna bidra med pengar eller bearbeta företag och institutioner som kan tänkas sponsera en ny panna.

GUNNAR SÖDERBERG

*Ångbåten* Nr 1 2018



## Hjälp till att bevara FÄRJAN 4!

I 50 år transporterade FÄRJAN 4 göteborgare över älven "mellan Hisingen och stan".

Sedan drygt 40 år är FÄRJAN 4 ett levande museum som drivs ideellt av Sällskapet Ångbåten.

Färjan är k-märkt och en del av vårt maritima kulturarv.

Färjan drabbades hösten 2016 av pannhaveri. Det innebär att en ny ångpanna behöver anskaffas. Kostnaden beräknas till två miljoner kronor.

Lämna ett bidrag på bg 673-68 62, eller swisha till nummer 123 335 29 45, ange "FÄRJAN 4".

Följ insamlingen på [www.steamboat.se](http://www.steamboat.se)!

Vi tackar på förhand,  
Sällskapet Ångbåten, Göteborg

# BOHUSLÄNS salonger på övre däck

En del av det unika med ångaren BOHUSLÄN är de fina salongerna på övre däck som förr i tiden var avsedda för förstaklassresenärer.

BOHUSLÄN är även unik för sin storlek genom att byggnadsvarvet anlidade en arkitekt för utformningen av interiörerna i salongerna och att dessa beskrevs i en bok som arkitekten gav ut.

Planlösningen av salongerna hade dock redan beslutats av rederiet och varvet. Andra ångare som byggdes för skärgårdsstrafik vid denna tid hade matsalongen för om skorstenskappen och röksalongen akter om. BOHUSLÄN fick av någon anledning detta omkastat.

## Otto Schulz

Arkitekten hette Otto Schulz och var verksam i Göteborg. I oktober 1918 gav han ut boken *Fartygsinteriörer* där Schulz beskrev BOHUSLÄNS interiörer tillsammans med följande ångfartyg:

Statens Järnvägars tåg- och passagerarfärja KÖNUNG GUSTAF V, byggd vid Lindholmen 1910, Finska Ångfartygsaktiebolagets ARIADNE (Lindholmen 1914), Det Bergenskes JUPITER (Lindholmen 1915), Sveabolagets HEIMDALL (Oskarshäms varv 1915), de båda systembåtarna från samma varv RAGNE (1919) och REGIN (1921) samt Svenska Lloyds HOLMIA (Finnboda varv 1918). Samtliga var passagerarångare utom HOLMIA som var lastångare.

För den som vill veta mer om Otto Schulz rekommenderas att läsa Bo Starmarks intressanta artikel "En förtämlig inredning" i *Ångbåten 146*.



Matsalongen i ursprungligt skick. Salongen var hållen i rätt med skotten klädda med stormöstrad teck. Foto från Sjöfartsmuseet Akvariet

## Förändringar genom åren

När Sällskapet Ångbåten tog hand om BOHUSLÄN 1965 såg salongernas interiörer på övre däck inte likadana ut som de gör nu för tiden och inte heller som vid leveransen 1914.

Så länge som ångaren gick för Marstrandsbolaget på sin gamla linje längs kusten var inredningen i salongerna oförändrad.

Visserligen hade, vid för mig okänd tidpunkt, matsalongen genomgått omtapetsering. Lampetterna vid borden i

både mat- och röksalong hade även fått nya tygskärmar vilket framgår av interiörfoton från 1942.

När BOHUSLÄN skulle sättas in i Öresundstrafiken vintern 1954 byggdes akterdäcket in på Uddevallavarvet under hösten 1953. Sannolikt moderniserades de övre salongerna samtidigt.

## Vid övertagandet 1966

När Sällskapet Ångbåten övertog BOHUSLÄN såg det ut så här i övre salongerna som då gav ett nedgående intryck:



Röksalongen i ursprungligt skick. Skotten var klädda med grön linbrusta och möblerna med antikläder i samma färg. Foto från Otto Schulz bok

Frontskottet i röksalongen samt sidoskotten under fönsterhöjd i både rök- och matsalong, som tidigare varit tapetserade, var nu klädda med plastlaminat ("perstøpsplatta") i mahognymitation.

Takens tidigare strukturtapet var ersatt med gråvita laminatskivor och samtliga taklister var ersatta med andra med enklare profil.

Matsalongen hade röda medaljongtapeter och röksalongen mörkt gröna tapeter i ett rutnmönster. Vestibulerna och trapphallen hade en vitmålad väv.

Linoleummattorna var i brun färgton, utom i vestibulen mot trappan där det var svarta och gröna linoleumplattor i rutnmönster. Matsalongens buffé hade en träskiva istället för den tidigare marmorskivan och originalklockan var försvunnen. Alla gardiner i salongerna var av för 1950-talet modernt utförande i en orange nyans.

Samtliga gamla belysningsarmaturer, som funnits på takstöttor och skott, var ersatta med takarmaturer av 1950-talsutförande. De enda armaturer som fanns

kvar i originalutförande var de båda plafonderna i matsalongens tak.

I matsalongen fanns ingen blomsterlåda under spegeln, där var bara en hel träskiva. Det fina björkbordet hade en extra stor bordsskiva som var fastskruvad i den mindre ursprungliga bordsskivan. Sofforna, som från början var klädda med lila plysch, var klädda med röd galon. Här var det anpassat för att äta och dricka och det skulle vara lätt att torka av spill.

## Renoveringen av matsalongen

Under vintern 1971-1972 renoverades matsalongen under ledning av Sven-Anders Boman och Inge Nilsson med flera medhjälpare, där jag var en av dem. Avsikten var att försöka återställa matsalongen till så ursprungligt skick som möjligt. Vi hade ett interiörfoto från 1914 som förlaga.

Alla originallister, träpaneler och buffén, som är i mahogny, slipades och lackades. Buffén försågs en ny marmorskiva och ett nytt skeppsur. Skotten tapetserades med röda vinyltapeter med medaljongmönster.

Nya takskivor i plywood anpassades så långt som möjligt till den ursprungliga listindelningen, kläddes med en vit vinylväv och skruvades upp med hjälp av nya lackade mahognylister i rätt profil.

Lampetterna som skulle sitta på takstöttorna nyttillverkades i mässing av Inge Nilsson. Lampetterna skulle ha glödlampor som var helt synliga och av en klotrund modell som inte fanns att köpa i butik. Efterforskningar visade att

det fanns rätt modell på något sjukhus och glödlampan, som tillverkades av General Electric, kunde beställas.

Bordslampor och lampetter till buffén av lämplig standardmodell anskaffades och modifierades där så behövdes.

För de nya golvmattorna i linoleum valdes en grå färg. Blågrå nyans, som egentligen var den rätta, fanns då inte att få tag på. En röd Wiltonmatta täckte gången mellan akter dörrarna och buffén.

Gardinerna i rött sammetstyg som hade sytts upp till mat- och röksalongen inför seglationen 1969 behölls. Gardinerna hade samma form som de ursprungliga men utan de dekorationer som funnits från början och inte gick att återskapa. Några av sofforna fick klädas om med ny svart galon.



Röksalongen som den såg ut 1965 med glasskivor på bordet och moderna belysningsarmaturer i taket. Foto Ingvar Kronhamn

### Renoveringen av röksalongen

Resultatet av renoveringen blev så bra att det sporrade renoveringsgruppen att fortsätta med röksalongen kommande vinter 1972-1973. Av Gerhard Leimalm på Svenska Lloyd fick vi Otto Schulz bok, men vad jag kommer ihåg var det först sedan matsalongen i det närmaste var klar.

Arbetena i röksalongen blev närmast en repris av dem i matsalongen. Vi återställde även det skylight med ventilationslucka som var dolt under de gamla takskvivorna.

Att hitta en grön tapet som var lik den ursprungliga tapeten var en omöjlighet. Det blev istället en medaljongtapet som

snarare var guldbeige än grön. Den nya gångmattan gick dock i grönt.

Boedsskvivorna, som varit klädda med röd filt under glasskivor, var så fuktskadade att de inte gick att återställa utan fick förses med ett nytt yttskikt av mahognyplywood.

Stolarna kring de tre runda borden i salongens förkant var vid denna tid så kallade Göteborgsstolar som några år tidigare hade anskaffats genom Leimalms försorg. Det fanns bara en originalstol kvar och som då stod i biljettkontoret. Leimalm tillförde även BOHUSLÄN ett stort antal gamla belysningsarmaturer

såsom de i caféet på akterdäck, trapphallen och vestibulerna.

### Renoveringen av damsalongen

Vintern 1973-1974 renoverade jag damsalongen medan de andra renoverarna tog itu med trapphallen mellan mat- och damsalongen.

Panelerna på damsalongens skott var utförda i guldfärgad polerad bjök. De var välbevarade så där räckte det med lätt slipning och lackning med blank lack som det varit tidigare. Bordsskivan fick renoveras grundligt.

När den extra träskivan på bänken



Röksalongen med bordsservering under en Marstrandresa den 8 juni 1968. Anne-Marie Bengtsson serverar vid ett av de runda borden. Foto Gunnar Söderberg

under spegeln togs loss fanns där originalskivan med ett stort rektangulärt hål. Här hade det från början funnits en blomsterläda och en ny sådan i kopparplåt fick beställas. En ny lampett monterades ovanför spegeln.

Att få tag i lila plysch till sofforna var inte det lättaste. Efter besök hos olika

tapetsörer hittade jag en som hade prov på rätt färg och kvalitet. Plyschen fick beställas från Belgien och tapetsören fick arbetet att klä om sofforna.

Min mamma engagerades att sy nya gardiner till damsalongen i lila sidenstyg. Linoleummattan, som var hel och fin, behölls, även om den var brun istäl-

let för blågrå som den borde vara. Även takskvivorna i plastlaminat behölls i brist på något annat bättre.

### Trapphallen och vestibuler

Trapphallen, som hade vitmålad japanväv på skotten, var mycket sliten och väven var bubblig. Här blev det en ny beige väv varefter alla valnöttslister slipades och lackades. Taket fick samma yttskikt som röksalongen. Durken fick en ny grå linoleummatta.

Elementskydden som var av silvermålad mässing, befriades från all färg, putsades upp och blev som nya. Hatthylor, klädkrokar och paraplyställ fullbordade trapphallen.

De båda vestibulerna akter om röksalongen fick, och skulle ha, samma utförande som trapphallen. Jag kommer dock inte ihåg vilket år dessa renoverades och de nämns inte heller i *Ångbåten*. Är det någon som kommer ihåg när renoveringen skedde?

Jag har beskrivit vad som renoverades i salongerna under början av 1970-talet. Två decennier senare gjordes ytterligare en del arbeten i salongerna såsom nya taktapeter som tillverkades efter en liten bit av originaltapeten som förelaga samt nya blågrå linoleummattor.

Jag får återkomma till detta vid ett annat tillfälle. Det finns även en del att berätta om förstaklassinredningen under däck akterut för att inte tala om all annan inredning som har renoverats ombord under åren.

GUNNAR SÖDERBERG

# Omfattande maskinarbeten i STORSKÄR

Waxholmsbolagets ångfartyg STORSKÄR är byggd vid Lindholmens varv 1909. STORSKÄR drivs av en trippelmaskin på 660 indikerade hästkrafter. Tom Smith, som är en av maskincheferna, berättar här om de omfattande arbetena under vintern.

Fredagen den 7 juli 2017 upptäcktes på Waxholmsbolagets ångfartyg STORSKÄR en spricka i maskinramen vid den främre lagerboken. En provisorisk förstärkning med två vantskravar möjliggjorde fortsatt drift redan kvällen dagen därpå, om än med viss försiktighet vid manövrer. STORSKÄR kunde därefter fortsätta i trafik säsongen ut.

En reparation av den 10 cm långa sprickan blev emellertid början på ett omfattande maskinarbete i vintrens.

Maskinens alla rörliga delar har under hösten demonterats för att möjliggöra ett lyft av vevaxeln och inskavning av ramlagren. Axelns deflektion, eller böjning, har legat nära tillåten gräns under senare år.

Vid demontering och lyft av propelleraxelledningen hittades en del att åtgärda vad gäller bärlagrens bärlighet och lagerytorernas status.

Vad gäller trycklageraxeln, vars skivor tar upp trycket från propellern, har 110 års drift satt sina spår. Den har varit iland för svarvning av skivorna. Lagerytan för ett axellager i trycklagerenheten, har inte varit i bruk under okänd tid.

På trycklagren och axellagret i trycklagerenheten har lagermetallen gjutits om i egen regi hos Uppsala-Länna Järn-



Inskavning av ramlager. Från vänster maskinchefen Janne Lundell och eldaren Anders Widell.

vägs verkstad i Faringe.

Svarvningen har gjorts på samma verkstad i Öregrund som svarvat ovan nämnda trycklageraxel.

För åtkomst av sprickan i maskinramen måste kolonnen till högtryckscylindern kunna förflyttas i två led.

En ställning har projekterats för att lyfta högtryckscylindern och kolonnen i ett stycke. Ställningen konstruerades och byggdes upp från bottenstockarna och upp i maskinkappen. Det begränsade utrymmet för att få tillräcklig lyfthöjd bidrog till det något ovanliga utförandet.

Lyftkapaciteten sattes till tre ton.

Demonteringen av högtryckscylindern var ett tålmodskrivande arbete. Bultar och muttrar satt fast som berget och underlättades inte av olika nyckelstorlekar som inte gick att få tag på.

Sprickan i maskinramen reparerades med Gränges Metallocks metod för reparation av sprickor i gjutjärn: Med en bormall borras hål tätt efter varandra vinkelrätt ut på båda sidor av sprickan. Riktningen kan variera beroende på varierande förhållanden.

Med en mejsel avlägnas väggarna mel-



Vevaxeln sedd förifrån med trycklageraxeln längst bort.



Arbörning av axellager i trycklagerenheten.

lan hülen. Därefter slås läsen av stål ner, till antal beroende på godsets tjocklek.

Nu, i mitten av februari, återstår återföringen av cylindrarna med en modern grafitpackning emellan, förstärkt med nät i rostfritt stål.

När detta skrivs förbereds arbörning av axellagret i trycklagerenheten. Det görs i egen regi, och därefter kan återmontering och uppriktning av axelledningen påbörjas.

Som avslutning kan nämnas att en

ny propeller kommer att monteras vid den kommande dockningen. Det blir en kopia av den som levererades från Stone Manganese i Liverpool 1977 och som nu skall repareras och stå i reserv.

TEXT OCH FOTO: TOM SMITH

## Vem gör vad för STORSKÄR?

Vinterns omfattande maskinarbeten på STORSKÄR har beställts av Landstingets Trafikförvaltnings Sjötrafiksektion. Det är den administrativa enhet som sedan fyra år ansvarar för Waxholmsbolagets verksamhet. Ansvar för det egna tonnageets väl och ve är en viktig del.

Det är rederiet Nya Skärgårdsbolaget 2017 AB som har uppdraget att utföra reparationen på STORSKÄR. Nya Skärgårdsbolaget bedriver på Waxholmsbolagets uppdrag trafik i mellersta och delar av södra skärgården och bemannar flertalet av Waxholmsbolagets egna fartyg.

Nya Skärgårdsbolaget har till sig även knutit fyra underentreprenörer som med eget mindre tonnage kör vissa turer i samma trafikområden.

Det är maskincheferna Janne Lundell och Tom Smith samt eldaren Anders Widell som utför arbetet på STORSKÄR. De träffar vi ombord i maskinrummet även under sommarens trafik.

GUNNAR FRIBERG



Övre bilden visar STORSKÄRS bögtrycks cylindrar när den är demonterad och framflyttad från mellantrycks cylindern. Tryckkrävan ligger på mellantrycks cylindern. Foto Tom Smith

Nedre bilden visar STORSKÄR vid avgång från Vaxholm den 15 augusti 2015. Foto Gunnar Söderberg

Ångbåten Nr 1 2018

## Båtar runt omkring

### Ny ägare till BLIDÖSUND

Blidösundsbolaget i Stockholm köptes vid årsskiftet av Transdev Sverige AB som sedan 2004 äger Styröbolaget. Styröbolagets vd Bertil Pevantus har övertagit samma befattning i Blidösundsbolaget och är även chef för Af-färsområde Båt inom Transdev.

Blidösundsbolaget är väl för oss göteborgare mest känt för att driva den koleldade ångaren BLIDÖSUND, byggd vid Eriksberg 1911 och i kommersiell trafik.

BLIDÖSUND trafikerar sommartid fredagar den för ångbåtar mycket långa turen från Stockholm 16.45 via Blidösundets alla bryggor till Norrtälje med ankomst 23.30. Lördagar görs olika specialurer turer från Norrtälje och andra platser.

Söndagar gör BLIDÖSUND en tur från Blidösundet, med anslutande snabbåt från Stockholm, till Norröra där Astrid Lindgrens filmer om Saltkråkan spelades in på 1960-talet. Efter uppehållet på Norröra går BLIDÖSUND hela sträckan till Stockholm. Från Stockholm gör BLIDÖSUND kvällsturer med musik ombord långt in på hösten.

Förutom den kommersiella trafiken kör Blidösundsbolaget upphandlad trafik för Waxholmsbolaget i norra skärgården och innerskärgården kring Vaxholm. I norra skärgården går den längsta turen med snabbåtarna Sjöörns och Sjö-gull mellan Stockholm och Arholma, en resa på 4,5 timmar.

Blidösundsbolaget äger 10 fartyg, bemannar Red Sightseings fem båtar och

Ångbåten Nr 1 2018



Ångaren BLIDÖSUND på ingående till Stockholm efter den drygt fem timmar långa resan från Norröra söndagen den 16 augusti 2015. Foto Gunnar Söderberg

Waxholmsbolagets SOLÖGA.

I fartygsflottan igår Styröbolagets gamla DISA och VESTA, nuvarande RIDDARFJÄRDEN och REX.

RIDDARFJÄRDEN är för sista året vinterbåt i den av Waxholmsbolaget upphandlade trafiken på linjen Söderäng-Furusund-Gräsko-Söderöra. Den kommer från nästa vinter att ersättas av ett nytt fartyg som byggs för Waxholmsbolaget. REX är sommarbåt på linjen Norrtälje-Arholma.

Övriga fartyg som tillhör rederiet är RIDDARHOLMEN, SILVERÖ, SKRAKEN SUNNAN och VIGGEN.

### Pannproblem i ENGELBREKT

Ångaren ENGELBREKT, som hör hemma i Leksand och trafikerar Siljan och Österdalälven, fick tubläckor när decemberturerna skulle inledas. Turerna fick ställas in och pannan undersökas och besiktigas av Inspecta.

Det visade sig att sex tubar var läck. De läckande tuberna kommer att bytas i vinter och det har inte visat sig vara några andra skador på pannan.

Ångpannan, som är byggd 1917, blästrades och tubades om 1994 inför installationen i ENGELBREKT.

GUNNAR SÖDERBERG

15



# Ångslupen GUSTAFSBERG i Uddevalla

Ibland får man som båtvykortssamlare tag på ett vykort, som är extra trevligt och intressant.

Vykortet var denna hamnbild från Uddevalla, där den trevliga lilla ångslupen GUSTAFSBERG är i blickfånget.

Det har inte skrivits så mycket i *Ångbåten* om vare sig GUSTAFSBERG eller den andra Uddevallaslupen, SUNNINGEN. Det kan därför vara roligt att uppmärksamma dessa båda passagerarbåtar.

Jag börjar med ångslupen GUSTAFSBERG, med utgångspunkt från detta gamla fina och rogivande vykort. Kortet är tyvärr plundrat på främärket, så datering av bilden blir därmed osäker.

Någon har skrivit 1911 på kortets baksida, och det är nog troligt, att vykortsbilden kan ha tillkommit någon gång vid denna tid. Det i ljustryck framtagna vykortet har utgetts av Uddevalla Musikhandel.

Till höger om GUSTAFSBERG ligger en ganska liten passagerarbåt som kan vara en privat lustbåt. Ytterligare till höger kan man notera ännu en liten ångbåt, men den verkar vara en bogserbåt eller liknande.

Mina kunskaper om bogserbåtar är begränsade, så identifieringen av denna farkost får därför bli en sak för någon av tidningens läsare att klara ut.



Övre bilden: Uddevalla hamn med ångslupen GUSTAFSBERG. Vykort  
Nedre bilden: GUSTAFSBERG omkring 1940.  
Okänd fotograf  
Vykort och foto från Ragnar Magnanders samling

Ångbåten Nr 1 2018



Ångbåten Nr 1 2018

Ångslupen GUSTAFSBERG byggdes vid Göteborgs Mekaniska Verkstad 1898 med namnet GUSTAFSBERG II för trafik i Uddevalla närområde. Där har båten sedan dess också haft sin verksamhet under alla år. År 1900 kortades namnet till GUSTAFSBERG.

Den från början helt öppna ångslupen fick vid tiden runt förra sekelskiftet den lilla aktersalong som framgår av vykortet. Senare flyttades styrhytten upp på taket där även ett passagerarutrymme skapades, se andra bilden.

Denna förändring gjorde inte båten särskilt tilltalande, men passagerarna uppskattade nog att kunna vistas på övre däck.

1951 utbyttes ångmaskinen mot en motor, enligt uppgift en tidigare stridsvagnsmotor, som snart byttes ut mot ett mer lämpligt framdrivningsmaskineri. Olika motorer kom sedan med jämna mellanrum och fram till idag att placeras i maskinrummet.

Så småningom förändrades också båten utseende till det som tredje bilden från 1970 visar. Så här i efterhand kan man ju tycka, att detta strömlinjeformade yttre med tillhörande s.k. *soft note* och fallande stäv, inte var så illa. Tycke och smak kan ju som bekant förändras och variera.

Övre bilden: GUSTAFSBERG i Uddevalla augusti 1970. Foto Ragnar Magnander  
Nedre bilden: GUSTAFSBERG II vid Gustafsberg 6 juni 2011 vid insigningen av ombyggda rederi-kollegan SUNNINGEN. Foto Ragnar Magnander

## Ångslupsgubbar

1998 uppenbarade sig fartyget med ett helt nytt, eller man skulle kanske säga *nygammalt ångbåtsutseende*, se sista bilden på föregående sida. Rederiet hade då genomfört en rejäl ombyggnad av den tidigare ångslupen.

Namnet var också det ursprungliga, nämligen *GUSTAFSBERG II*. Under detta namn och med det utseendet går båten fortfarande sommartid i turisttrafik i Uddevallaområdet.

*GUSTAFSBERG II* är 20,67 meter lång och 4,35 meter bred. Den kan föra 97 passagerare gör en fart på 10 knop med den senaste dieselmotorn från 2006.

Rederiet heter numera *Uddevalla Turism AB*, tidigare *Skärgårdsbåtarna i Uddevalla AB* och innan dess *Uddevalla Turisttrafik AB*.

RAGNAR MAGNANDER



## Älvrummet

med den stora modellen av centrala Göteborg i skala 1:400 flyttade under hösten 2017 från Lilla Bommen till Lindholmen och finns nu i Visitors Centre i Lindholmen Science Park, mitt emot den röda byggnaden Kuggen.

Här finns information om stadsutvecklingen i Göteborg, det som planeras och det som redan är klart i det område som kallas Älvstaden.

Älvrummet drivs av Göteborgs stad genom Älvstranden Utveckling. Öppetider: måndag-torsdag 08-17, fredag 08-15 och lördag 11-15.

Till Lindholmen går flera busslinjer men även Älvsnabben och Älvsnabbare.

Vykort med interiörer från ångbåtar och liknande är inte särskilt vanliga. När jag stötte på denna härliga vykortsbild, kunde jag inte motstå att införliva den i min båtvykortssamling.

Tyvärr finns inga noteringar eller uppgifter om var, eller när, vykortet har tagits, och inte heller framgår det vilka de tre gubbarna är.

Bakom det fotografiskt framtagna vykortet står den kände Stockholmsfotografen Axel Malmström (1872-1945). Hans namn finns ingraverat på kortets nedre, högra del.

Bilden har förmodligen tagits mellan 1915 och 1925. Motivet torde vara hämtat från Stockholm. Bilden har i så fall tagits ombord i aktersalongen i någon

liten Stockholmsångslup.

Det vore intressant att få veta båtens namn, och framför allt vilka herrarna är! Två av dem är lite finare klädda och kan vara ångslupsbefälhavare, medan han till vänster möjligen är maskinist?

Det skulle också vara roligt att veta, vad det var för drycker som konsumerades, med tanke på de flaskor, som står framställda på bordet.

Mannen i mitten håller i den kända tidningen *Östgöta-Korrespondenten*. Axel Malmström kan ha gjort en utflykt till Östergötland och där ha tagit denna trevliga interiörbild. Eller var det så att ångslupsbefälhavaren önskade läsa just denna tidning?

RAGNAR MAGNANDER

Ångbåten Nr 1 2018

## Ångbåtstrafik på Kungälv (del 2)

I förra numret av *Ångbåten* berättade jag om hur ångbåtstrafiken på Kungälv startade i slutet av 1850-talet.

De första små ångsluparna ersattes av större ångbåtar, *KONGELF* som trafikerade Kungälv samt *INLAND*, och senare *TESSIN*, som inledde trafiken på Kornhall. *TESSIN* övertogs en tid av *Marstrandbolaget* som emellertid sålde ångaren till *Kungälvbolaget*.

*Inlandsbolaget* återuppstod med ångaren *NORDRE ELF* vilket medförde konkurrens med *TESSIN* och *KONGELF*.

### VINGA blir älvbåt

1895 ombildades *Kongelfs Ångbåts aktiebolag* med ångarna *KONGELF* och *TESSIN*, till *Kongelfs Nya Ångbåts AB*.

*TESSIN* var ingen idealisk last- och passagerarångare med sitt öppna däck. Den var inte heller bra på att bryta is. Bolaget behövde därför en lämpligare ångare för trafiken på Kornhall.

*TESSIN* fortsatte trafiken Kornhall-Kungälv-Göteborg till och med 1895 och ersattes 1896 av ångaren *VINGA*.

*VINGA* var byggd 1891 vid Bergsunds mekaniska verkstad i Stockholm för Norra Skärgårdens Ångbåts AB i Öckerö. Efter några års konkurrensstrafik mellan Göteborg och norra skärgården gick rederiet i konkurs.

*VINGA* köptes av Kungälvsbolaget på auktion 14 februari 1896 för 40 900 kronor.

Det blev nu samtrafik mellan *VINGA*, *NORDRE ELF* och *KONGELF*.

*VINGA* var 29,30 m lång och hade halvdäck i för och akter. På Göta och



Ångaren *VINGA* på Nordre älv nedanför Bobus förtång i Kungälv mellan 1900 och 1905. *Vinga* gick mellan Kornhall och Göteborg från 1896 till slutet på 1920-talet. Vykort från Ragnar Magnanders samling

Nordre älv fick den som mest föra 331 passagerare.

Besättningen bestod av skeppare, styrman, maskinist, tre däcksmän, en eldare samt två kvinnor som svarade för serveringen i försalongen under däck.

*VINGA* blev en känd båt på Kungälv och Kornhall, inte minst för att den kunde föra 300-litersfat med brännvin.

Liksom de andra ångarna i älvtrafiken var *VINGA* försedd med strålkondensator vilket påverkade ångpannans livslängd. Redan 1905 fick *VINGA* en ny ångpanna tillverkad på Göteborgs Mekaniska Verkstad.

### En ny NORDRE ELF

Inlandsbolagets trafik med *NORDRE ELF* var lönsam. 1896 var vinsten 20 % och utdelningen 14 %. Bolaget beslöt att satsa på ett nybygge. Jämförd med Kungälvsbolagets *VINGA* var den 30 år äldre *NORDRE ELF* omodern.

1898 levererades den nya *NORDRE ELF* (II) från Thorskogs varv, mitt emot Lödöse, vid Göta älv. Den gamla *NORDRE ELF* (I) lämnades som delikvid och såldes vidare till Norge.

*NORDRE ELF* (II) var 29,92 meter lång och utrustad med en ångmaskin på 160 hkr. Farten var 11 knop.



Ångaren NORDRE ELF (II) i Lilla Bommens bamn mellan 1905 och 1910 med "Cellfångstet" i bakgrunden. NORDRE ELF (III) gick mellan Kornhall och Göteborg från 1898 till 1916. Vykort från Ragnar Magnanders samling

### FREJA ersätter KONGELF (IV)

Även ångaren KONGELF (IV) från 1875 behövde en ersättare. Båttrafiken mellan Kungälv och Göteborg fick 1905 konkurrens när Kungälv stad satte in en ångslup mellan Kungälv och Bohus station. Resan mellan de båda städerna minskades därigenom till mindre än en timma.

Kongelfs Nya Ångbåts AB köpte 21 juli 1904 ångaren KALMARSUND No 5 för 20.000 kronor från Ångbåts AB Kalmarsund. Den var byggd på Motala Verkstad 1877, tog 220 passagerare och gjorde 9 knop.

KALMARSUND No 5 hade trafikerat södra Kalmarsund men även Färjestaden från Kalmar.

Den inköpta ångaren fick namnet FREJA och avlöste KONGELF (IV) mellan Kungälv och Göteborg i juli 1904. FREJA hade inte samma lastförmåga som de andra ångbåtarna i trafiken på Kungälv. Den var huvudsakligen i trafik under vår och sommar.

Med FREJA infördes 1908 turer sommartid från Göteborg på förmiddagen till Kungälv och åter på eftermiddagen. Dessa turer utnyttjades av skolbarn som besökte Kungälv och Bohus fästning.

### Bryggor i Nordre älv

**Kornhall** i Harestads socken, ångbåtskajen tillkom 1875. Färjelinje över Nordre älv till Säve på Hisingen 1850.

**Ulvesund** i Ytterby socken.

**Ormo** i Ytterby sn.

**Kyrkebäcken** var största bryggan i Ytterby socken. Den låg vid Kyrkebäckens utlopp i Nordre älv. När järnvägsbron byggdes 1906, med en svängbro på Hisingssidan, blev det svårt för ångbåtarna att anlöpa bryggan. 1909 byggdes därför en ny brygga 200 meter väster om den gamla. Ångbåtarna fortsatte att anlöpa båda bryggorna.

**Kastellegården** herrgård i Ytterby sn. **Elleröd** i Rödbo socken. Bryggan låg på en allmänning från Maggered och var försedd med vånthall.

**Göddered** i Rödbo sn. Bryggan låg nedanför Gödderedes gård eller "styrmans". Ågaren, Anders Samuelsson, hade varit styttman i VINGA som gick mellan Kornhall och Göteborg.

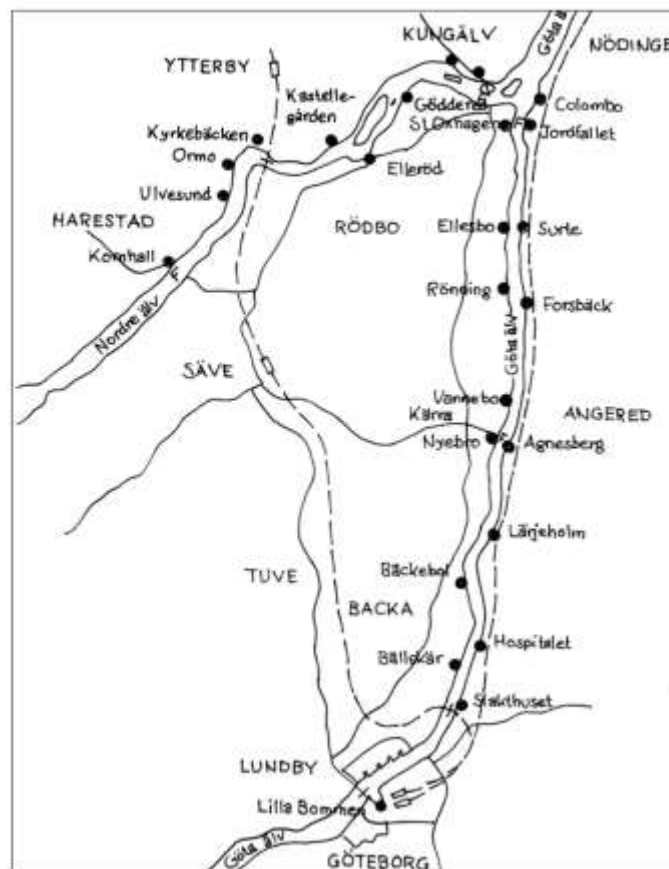
I **Kungälv** lade ångarna till vid Glasbruket, Prästgårdsleden och torget.

Gamla torget var Kungälvs resecentrum fram till 1940 då ångaren KONGELF slutade gå mellan kajen vid Stadskällaren och Bohus station. Vid torget fanns även stadens poststation.

Glasbruksgränd ledde till tilläggsplatsen för NORDRE ELF.

Prästgårdsleden ledde till tilläggsplatsen för Kornhallsbåtarna.

Av ångbåtarna som utgick från Kungälv hade KONGELF (I-IV) sin tilläggsplats vid Stadskällaren medan FREJA låg vid kajen utanför Rådhuset.



### Bryggor i Göta älv

Mellan Kungälv och Göteborg fanns i Göta älv följande bryggor:

**Colombo** världshus norr om Bohus, indraget omkring 1872.

**Jordfallet**, vid färjeläget på västgötasidan i Bohus.

**Stora Oxhagen** i Rödbo, vid Jordfallets färjeläge på Hisingssidan. Bryggan förstördes i en storm 1915/1916.

**Ellesbo**, herrgård i Rödbo. En allé ledde från herrgården till bryggan vid Göta älv där en färja fanns till Surte.

**Surte**, brukssamhälle vid Surte glasbruk. Nödinge sn

**Rönning** i Rödbo sn.

**Forsbäck**, i södra Surte, där det fanns en kvarn.

**Vannebo** vid Gubbered i Kärra, Säve sn. Gjuteri, kvarn och stängselfabrik.

**Nyebo** i Kärra, Säve sn. Bryggan låg vid färjeläget för Nyebo färja som gick över älven till Agnesberg.

**Steken**, vid Agnesberg.

**Agnesberg**, järnvägsstation (1880) på västgötasidan av Göta älv. Postkontor. AXÅ Havregrynakvarn (1910).

**Lärje**, i Angereds socken.

**Lärjeholm**, säteri som köptes av Göteborgs stad 1895.

**Bäckebo** i Backa sn, bryggan låg vid Bäckebohälsens utlopp i Göta älv.

**Hospitalet**, mentalsjukhus som 1872 flyttade till Hisingen.

**Bällskär** i Backa socken, där idag Exportgatan gör två 90-graderskrökar.

**Slakthushamnen** (Slakthuset anlades 1905) norr om Marieholmsbron. Här lossades slaktdjur.

Tilläggsplatsen i **Göteborg** var längst in i Lilla Bommens hamn. Hamnen gick cirka 50 meter längre in än idag.

När antalet passagerare översteg det tillåtna kunde övertaliga sättas iland på Gullbergskajen.

Alla de uppräknade bryggorna existerade inte samtidigt och alla bryggor anlöpdes inte under resorna. Ångarna som gick på Kornhall anlöpste, förutom bryggorna i Noedre älv, i Göta älv endast Ellesbo, Forsbäck och Nyebro.

Bryggorna byggdes av markägare eller av ångbåtsbolagen. Bryggorna var i allmänhet av enkel konstruktion och har bara lämnat spår efter sig i form av några stenar i strandkanten.

Ett undantag är dock Göddereds brygga på Hisingen, i närheten av motorvägsbron över Nordre älv. Där finns även den smidda kroken kvar på vilken trossen lades när ångbåten lade till.

## Torgturer

Ångbåtslinjen Göteborg–Kornhall trafikerade genuina jordbruksbygder. Med sitt läge nära Göteborg var det naturligt att det var där man fick avsättning för sina produkter.

När ångbåtstrafiken kom igång byggdes bryggor som kunde anlöpas av ångbåtar. Även om ångbåtarna gick alla vardagar, om somrarna även på söndagar, var det torgdagarna, onsdagar och lördagar, som drog flest passagerare och mest gods.

Hade man inte alltför mycket att sälja var ångbåtsresan att föredra. Att färdas till Göteborg med häst och vagn tog lika



Ångaren *FREJA* är vällynt på bild men ses här i Lilla Bommens hamn mellan 1905 och 1910. Aktern på *NORDRE ELF* till vänster, ångsläpen *TROCATO* till höger. Vykort från Ragnar Magnanders samling

lång tid som med ångbåt.

Redan dagen före torgresan började förberedelserna med att skörda och sortera. Tidigt på morgonen kom man till bryggan, ofta med häst och vagn.

Uppehållen vid bryggorna tog tid när allt skulle lastas ombord. Även levande djur medfördes på ångbåtarna, dock ej lördagar. Hästar och kor fick stå på fördäck och krävde ordentlig rengöring när ångbåten hade kommit till stan.

Slaktdjur lämnades vid Slakthushamnen när Slakthuset i Göteborg blev färdigt 1905.

Från Lilla Bommens hamn kunde

man få sina varor körda på dragkärra till Kungstorget, även kallat Salutorget. Det var handlare som stod för denna service i förhoppningen att torgförsäljarna skulle handla hos dem efter avslutad torghandel.

På torget såldes smör, ägg, potatis, rotfrukter, frukt, blommor, bär och honung. Kötthandel förbjöds 1920, mjölkförsäljning något senare. Torghandeln pågick mellan åtta och sexton.

## Turlistor

Fartygens turlistor brukade annonseras i dagstidningarna varje vecka. I turlistor-

*Ångbåten Nr 1 2018*



Ångaren *NORDRE ELF* (II) vid Glasbrukskajen i Kungälv med besättningen på kajen. Bakom livbojen restauratören och servitören med skeppsbunden. En uniformerad man står kvar på fördäcket. Vykort från Ragnar Magnanders samling

na angavs avgångstiden från Kornhall och Kungälv på resorna till Göteborg och avgångstiden från Göteborg till Kungälv och Kornhall. Avgångstiderna justerades efter årstiden och dagsljuset.

Sträckan Kornhall–Kungälv är 5,5 nautiska mil med sex bryggor och tog enligt turlistorna en timme.

Sträckan Kungälv–Göteborg är 10,5 nm och bör ha tagit minst 1 ½ timme med anlop av de vanliga bryggorna.

I allmänhet utgick en båt från Kornhall och en från Kungälv till Göteborg. *KONGELF*, senare *FREJA*, gick enbart mellan Kungälv och Göteborg

*Ångbåten Nr 1 2018*

Den svåraste olyckan i älvtrafiken inträffade 1908 när ångaren *GÖTA ELF* kantrade i Lilla Bommens hamn och 26 människor drunknade. Allt för mycket gods hade lastats på däck. *GÖTA ELF* trafikerade linjen Lilla Edet–Göteborg.

1922 gjorde Fartygsinspektionen ett oannmält besök ombord i *VINGA*. Man fann att lasten stuvats på däck till två meters höjd vilket omedelbart fick åtgärdas.

## Serivering och utskänkning

Ombord i ångarna fanns serivering i salongen förut under däck. Att fördriva resan med mat och dryck var vanligt för den som hade möjlighet till det om försäljningen varit lyckosam.

Men det kunde bli för mycket av det goda. I början av 1900-talet rapporterades i dagspressen om "superiet å ångbåtarna". Det var inte bara ombord i ångbåtarna mellan Göteborg och Lilla Edet som detta grasserade utan även i Kungälvsbåtarna.

Kronolänsman Emil Lundgren i Ale härad ivrade för ett förbud mot serivering av sprit- och maltdrycker i ångbåtarna. 5 november 1901 meddelade Elfsborgs Läns Tidning att av 20 tillfrågade kommuner var 18 för ett förbud.

Länsstyrelserna i Göteborgs och Bohus resp. Älvsborgs län beslutade enligt Lundgrens förslag. Beslutet överklagades men klagomålen avslögs av Kungl. Maj:t 1902.

INGVAR KRÖNHAMN

Vid krigutbrottet 1914 inskränktes trafiken och endast *VINGA* svarade för trafiken på Kornhall. Redan i september var dock även *NORDRE ELF* i trafik. Tillgången till kol som bränsle minskade och ångbåtarna fick eldas med ved.

## Däckslast

Det var ofta mycket gods som snabbt skulle lastas och lossas för att undvika förseningar. Att stuva lasten i lastrum under däck var tidsödande. Godset placerades därför på däck, tyngdpunkten blev hög och äventyrade stabiliteten

# Ångaren WAXHOLM vid Hjälmö



Waxholmsbolagets isbrytande ångare WAXHOLM var självskriven i skärgårds-  
trafiken under isvintrar. Här vid ett  
uppehåll vid Hjälmö under en utflykt  
med Stiftelsen Skärgårdsbåten den 15  
december 1973. Vi var några från Säll-  
skapet Ångbåten som var med på resan,  
däribland Kerstin Ahlquist som syns  
iland på bryggan.

WAXHOLM var byggd 1909 vid Eriks-  
berg som BREVIK. Den köptes av Wax-  
holmsbolaget 1913 och fick då namnet  
EXPRESS II. 1964 ändrades namnet till

WAXHOLM. Ångaren drevs av en trip-  
pelmaskin på 500 hk. Pannan fick nya  
tuber och några nya stagbultar vintern  
1971, men redan på hösten 1972 blev  
pannan utdömd med anledning av att  
plåtarna i flamugnen hade deformerats.  
En ny panna beställdes vid Bröderna  
Bäckman i Källered och sommaren  
1973 var ångaren åter i trafik.

Vintern 1978 var WAXHOLM i trafik  
på Sandhamn. Efter ankomst till Stavs-  
näs på kvällen den 11 mars utbröt brand  
ombord under natten. Besättningen

hade ingen möjlighet att bekämpa elden  
utan fick rädda sig iland. När brandkå-  
ren kom fram hade förtöjningarna brun-  
nit av och fartyget drivit utom räckhåll.  
Fartyget blev totalförstört och skrotades  
senare.

Den minnesgode kommer säkert ihåg  
att BOHUSLÄN därefter fick vajrar som  
extra säkerhetsförtöjning för och ak-  
ter vid Stenpiren för att inte råka ut för  
samma sak vid en eventuell brand.

TEXT & FOTO GUNNAR SÖDERBERG