

ÅNGBÅTEN

Årg 23 • Okt 1987 • 68

Ångbåten 68

medlems- och informationstidning utgiven av
Sällskapet Ångbåten
Box 2072
403 12 GÖTEBORG 2
Postgiro 62 16 06-3
Bankgiro 673-68 62

Telefon till expeditionen — vänligen telefonsvarare — 031-15 15 01.
Telefon till ångaren "Bohuslän" vid Stenpiren under seglatsessäsong:
031-13 14 50, under vinteruppläggning vid Skeppsbron: 031-13 14 20.

Ansvarig utgivare: Gunnar Söderberg.

Redaktionen utgörs av:

Gunnar Söderberg, tel 031-18 88 05
Stefan Westerberg 14 22 76

Bidrag till tidningen bör sändas direkt till redaktionen under adress:
Ångbåten, c/o Söderberg, Södra Viktoriagatan 52, 411 30 Göteborg.

Medlems- och prenumerationsavgift är 50 kronor per år.

Adressförändringar meddelas till Monica eller Bo Müller, tel 031-
98 06 30, eller på Postens blankett direkt till Sällskapets adress.

Redaktionshuvud i Sällskapet Ångbåten:

Ordförande	Stefan Forsblad	tel 031-93 09 09
Sekreterare	Christer Eliasson	56 28 59
Kassör	Monica Möller	98 06 30
Befraktare för "Bohuslän"	Gunnar T Karlsson	25 99 74
"Färjan 4"	Sven-Hugo Bengtsson	40 38 65
Arbetsledare däck	Inge Nilsson	23 87 05
maskin	Herbert Johansson	23 47 78

På omslaget har Stig Giltse tecknat Nösunds Ångbåtsbygga och magasin.

Temat för Ångbåten 68 är trafiken på Stigfjorden, vilken skildras i tre artiklar.

Marstrandbolagets tidigaste ångbåtstrafik gick till bryggorna i Hakefjorden och Stigfjorden. Dessa tidigaste båtlinjer betjänade framförallt jordbruksbygger, och det var lanstruketts produkter som hela tiden kom att präglia båtarnas laster.

Från Tegneby Hembygdsförenings bok Mera från vår bygd (Uddevalle 1978) har vi med tillstånd från föreningen hämtat två uppsatser. Hjalmar Andersson i Nötskärr har livfullt skildrat episoder från Nösund och från resor med "St Erik". John Johansson (†), Rosasön, har gett en intressant skildring av livet kring Rosasöns brygga.

Marstrandbolaget trafikerade Stigfjorden med i huvudsak linjen Göteborg-Marstrand-Stenungsund-Nösund. I Ångbåten 53 berättade vi om hur "St Erik" i många år gick på dessa stationer.

Bohuslänska Kustens resor på Stigfjorden utfördes av den båt som gick runt Orust. Under många år gick "Viken" en eller två sådana turer per vecka, moturs eller medurs. "Viken" verkar ha skött ett intressant utbyte av varor mellan kustsamhällets fiskare och bönderna inåt Fräkne. Hon seglade jordbruksprodukter västerut och fisk österut samt mängder av djur till slakteriet i Uddevalla.

Temat Stigfjorden inleds emellertid med en uppsats om de motorstänkor som under tre olika redare sprang mellan Hälleviksstrand och Stenungsund.

Motorstänkorna och de många små trafiklinjer som dessa gick på, var under ett antal decennier typiska för kommunikationerna i Bohuslän. Redarna var i allmänhet starkt lokalt förankrade vilket gör att man kan misstänka att de ofta kunde vara mycket mer lyhörda för det lokala trafikbehovet än ångbåtsbolagen med sitt större tonnage och med säte i städerna.

Motorstänkorna fyllde en viktig funktion genom att binda ihop befolkningen vid de minsta bryggorna med de större orternas utbud och efterfrågan på varor. En roll i landsbygdsbefolkningens inlemmande i marknadsekonomi, om man nu skall våga ta till en ekonomisk-historisk kliché.

Ångbåten 68 var klar för tryckning 6 oktober 1987 och trycktes i 2100 exemplar av Trio Tryck.

Innehåll

Motorbåtslinjen genom Stigfjorden	4
Ångbåtstrafiken på Nösund	14
Rosasön och ångbåtstrafiken	18
Med "Bohuslän" och "Färjan 4" 1987	22

Tabell 8.

Motorjakten "Stigfjorden"

avgår till vidare alla söckendagar:	alla Sön- och helgdagar:
Från Vasboöen kl. 5,15 f. m.	Från Vashesten kl. 4,45 e. m.
• Nösund • 5,49 •	• Nösund • 5,18 •
• Vassröd • 5,25 •	• Vassröd • 5,28 •
• Rosasön • 6,45 •	• Rosasön • 6,15 •
• Skopesund • 7,15 •	• Skopesund • 6,45 •
• Lilla Askersås • 7,35 •	• Lilla Askersås • 7,05 •
• Stora • 7,45 •	• Stora • 7,15 •

och inträffar i Stenungsund järnvägs- och inträffar i Stenungsund före ång- kajen till Göteborgs och Uddevalla ång, som avgår kl. 8,47 f. m. och Uddevalla kl. 8,45 e. m.

Avgår från Stenungsund, järnvägs- och inträffar i Göteborg kl. 6 e. m. kajen till Göteborgs och Uddevalla ång, som avgår kl. 4,28 e. m. samt Sönd- och helgdagar kl. 8 e. m. (efter det lågsäskent, som avgår Göteborg kl. 8,36 e. m.)

Anlöpande samma stationer. Reservation för naturhinder.

Vidare meddelar Kapt. A. Andersson
Elin J. Vassil.

Ångbåtar och motorstänkor på Stigfjorden

Motorbåtslinjen genom Stigfjorden

Av Stefan Westerberg

Medan de nordligare delarna av Orust traditionellt varit riktade mot Lysekil och Uddevalla i fråga om handel, har Bos södra del i det avseendet varit vänd mot Göteborg.

I anslutning till lastageplatserna var handelsidkare i parti och minut verksamma. I kustsamhällena fanns fiskhandlare och salteridkare, i Nösund byggde under 1800-talet familjerna Gerle och Holst upp omfattande rörelser, i Vasseröd drev Albin Abrahamsson sågverk och slip. Vid Skåpesund låg varekilfirman Hedström & Petterssons magasin. Och på södra Orust konstaterade bönderna att "vi kan höra tåget men inte åka med". Statsbanan genom Bohuslän, som den officiellt hette, var färdig i sin helhet 1909.

Det första rederiet på lokallinjen genom Stigfjorden var enligt vad som senare framgår organiserat som en förening, där folk från trafikområdet ägde andelar. Enligt en uppgift var den första båten, motorjakten "Stigfjorden", igång åtminstone från 1914.

Turistlan från 1916 är undertecknad av kapten Anders Andersson i Varekil. Denne är en av stiftarna till det 1917 bildade aktiebolaget.

Linjens utgångspunkt var från början en brygga i Vassbotten, långt inne i Boxviks kile. Helt sö-

ra slutet av kilen kan man spåra rester av en stenkaï på kilens nordostsida, vilket är den sida som har störst vattendjup. En gammal stensatt väg går utmed strandkanten, och bryggan bör via denna väg ha haft förbindelse med vägarna till Hällevikstrand och uppåt Morlandadalen. Vägen från Sollid till Nösund, vilken korsar Boxviks kile på en bank, är tillkommen betydligt senare.

Öknamn som nämns för båten är "Bonnsfröja", "Rapp" och "Lomp-Lena".

Rederiaktiebolaget Stigfjorden. Sommaren och hösten 1914 kunde folket i bygderna runt Stigfjorden skriva in sig i aktieteckningslistor för ett bolag, som enligt den stiftelseakt som medföljde listan skulle ha till uppgift att "efter inköp av lämplig motorbåt idka passagerare- och godstrafik", i urlandet stadgades också:

Skulle öfverenskommelse kunna träffas mellan bolaget och lottägare i rederiföreningen "Stigfjorden", fråga om att föreningens på bolaget kommer att övertäta sina tillgångar i båt och bryggor, skall lottägare i sagda förening äga rätt att för hvarje i bolaget tecknad aktie, som icke öfverstiger i föreningen ägande antal lotter, göra kvittning med

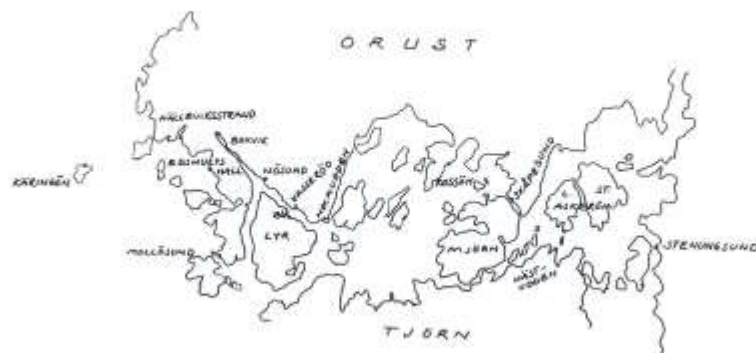
tjugufem /25/ kronor.

Urkunden var undertecknad av köpmännen Ludvig Bernzon, Varekil (förestod firman Hedström & Pettersson); f. sjökaptenen Anders Andersson, Varekil, byggmästaren Albin Abrahamsson, Vasseröd, (äigde sågverket och slipen); kamreren C. E. Hansson, Nösund, (kamrer i Tegneby Sparbank, numera Orusts sparbank); skepparen G. J. Wik, Mollösund; köpmannen A. E. Hansson, Hällevikstrand; lantbrukarna J. A. Peterson, Bräcke, K. J. Rutgersson, Apelgården, (Tjörn) och Hugo Olsson, Håsteckilla, samt köpmannen Albert Gustafsson i Edshultshall.

Aktiekapitalet skulle vara lägst 10 000 och högst 30 000 kronor, vilken summa hade övertäcknats då bolaget konstituerades.

Göteborgs och Bohus läns landsting tecknade en tredjedel av aktierna. I landstingets årsberättelse för 1930 är detta de enda rederiaktier som redovisas. Landstinget ägde däremot aktier i Borås-, Lerlång- och Lysekilsbanorna.

De resterande 400 aktierna var spridda på 216 ägare. En genomgång av teckningslistorna visar att ägarna bodde spridda i bygderna runt fjorden. Ganska många, 30 stycken, hade Mollösund som adress, i vardera av de övriga samhällena "på utsidan"



Edshultshall, Hällevikstrand och Kåringö - fanns runt ett tiotal aktietecknare. Detta vittnar om att det redan från början förutsattes att rederiet skulle trafikera dessa platser.

På Tjörn fanns 14 aktietecknare och ett mindre antal på Lilla Askarön och i Stenungsund. Det övervägande antalet härde dock hemma på landsbygden på södra Orust.

En annan dimension av ägarebilden ger titlarna. 53 av aktieägarna kallade sig lantbrukare och 13 hemmansägare. Handlare i parti eller minut var en påfallande stor kategori, 40 stycken. Andra grupper är i fallande storleksordning sjöfolk, hantverkare och fiskare. Några älgägare hade Stockholm, Göteborg eller någon annan stad som hemort, kanske var de sommargäster på orterna utefter linjen. 16 av aktieägarna var kvinnor.

Rätt så anmärkningsvärt är det, att många människor med yrken som

rimligen inte gav så stor inkomst, köpte en eller flera aktier för 50 kronor styck.

Konstituerande stämma för Rederiaktiebolaget Stigfjorden hölls 1/11 1917. Till styrelse valdes Ludvig Bernzon, G. J. Wik och riksdagsmannen Bernhard Olsson i Kollungeröd, vilken representerna de landstinget. 1921 ersattes den senare av Albin Abrahamsson och 1922 ersattes Ludvig Bernzon av C. E. Hansson.

Uppgifterna om bolagets verksamhet härrör till största delen från dess förvaltningsberättelser, som jag kommer att citera en hel del ur direkt.

För året 1918 konstaterades:

Till följd av den fullständiga brist på driftmedel för motorbåtar som under året varit rådande, hade det varit omöjligt för bolaget att uppehålla trafiken ens

med den lilla motorbåten, och har detta förhållande i förening med aktiebolagets sen skedd registrering afgjort, att styrelsen ansett lämpligast att först vid årsskiftet 1918-1919 af Rederiföreningen Stigfjorden övertaga dess tillgångar och skulder i enlighet med ordinarie bolagsstämmas beslut.

Styrelsen får som sin förhoppning uttala, att under det kommande året förhållandena skola gestalta sig så gynnsamma, att den af Rederiföreningen Stigfjorden påbörjade trafiken kan återupptagas och småningom utvidgas.

Bolaget inregistrerades 30/12 1918.

Motorbåten "Stigfjorden II".

År 1919 var "Stigfjorden I" i trafik. På våren detta år köpte rederiet en f. d. vadbåt från Björholmen

på Tjörn. Båten var byggd av 5 mm järn på Klippans varv i Göteborg 1908. Hon var 12,16 meter lång, 4,3 meter bred och 1,96 i djupgående samt mätte 24,86 ton.

Båten byggdes om till passagerarbåt på Vasseröda varv. På däck et fanns en uppböjd kapp utmed en stor del av båtens längd. På förkant kappen fanns nedgången till salongen under däck. Ett styrhus stod något för om midskepps, med masten framför. Långt akter var maskinrummet med en encylindrig 20 hk avancemotor. Intill nedgången till maskinrummet fanns en toalett. Redret var utnapphängande.

Enligt ansökan om passagerarfartygs-certifikat hösten 1919 var båten avsedd att gå på linjen Boxvikskile-Stenungsund. Certifikat beviljades för 88 passagerare på den linjen, i annan inre fart 64. Besättning en skulle vara befälhavare, däckskarll och maskinist. 1921 meddelas att maskinmanövreringen sker från styrhytten.

Förvaltningsberättelserna redovisar aldrig mer än två mans besättning. Den förste skepparen hette O. A. Gustafsson. Den som först anges som maskinist var Gustaf Olsson från Lyr, 1924 efterträdd av sin bror Simon.

1919 års seglation gav en nettovinst att disponera på kr 3 324:44. Styrelsen konstaterade att:

Som framgår av anförda förslag, har styrelsen ej ansett sig böra föredra någon utdelning till ak-

tielägarna för det gångna året, men vill styrelsen uttala den förhoppning, att som "Stigjorden II" på våren 1920 kommer att sättas i trafik och som samma år inredd på ett för passagerare bekvämt och trevandsväckande sätt, år 1920 kommer att bli ett för bolaget inkomstbringande år.

1919 var sista året "Stigjorden I" nämns i handlingarna. Någon försäljning av båten redovisas aldrig. 1920 beskrivs trafiken så här:

TRAFIKEN har under året upprätthållits dels på traden Vasseröd-Lysekil under tiden från 12 februari till årets slut med en tur i veckan, dels på traden Hällevikastrand-Stenungsund med 2 turer i veckan under våren och hösten samt 6 turer under sommarmånaderna. Trafiken har här pågått från den 24 mars till och med den 8 november. Enligt uttalad önskan å senaste bolagsstämmans har under sommaren även varannan tisdag turen till Stenungsund utsträckt till Uddevalla, men blev resultatet härav ren förlust för bolaget, varför dessa turer ganska snart inställdes, helst som det tydligt framgick, att dessa resor ingalunda fyllde ett behov av trafik mellan Uddevalla och sydvästra och södra Orust, då denna söker sig snabbare och bekvämare vägar, förmålligast då med järnväg.

I stort sett hade båten de turer som här beskrevs så länge trafiken pågick. Båten gick så länge på året som den inte hindrades av is. Uddevallaresorna gick sedermera en per månad tills de upphörde 1927. Mer om hur resorna gick kommer under "Simon Olssons 'Stigjorden'" nedan.

Årsredovisningarna berättar om glädjessmnen och bekymmer.
Förvaltningsberättelsen för 1921 innehåller en hel del noteringar som kan vara av intresse:

(---)

Den till synes betydande afskrifningen å motorbåten torde vara fullt berättigad, då man tager hänsyn till det höga värde, hvarti den tidigare varit holdförd - 20.000 kronor - tillfölje de uppskrivade priser, som voro rådande vid inköpet samt tillfölje de stora påkostnader, som bolaget hade på såväl skrof som motor under den dyraste tiden, samt jämför detta holdföringsvärde med båtpriser vid detta årsskifte och det allmänna, synnerligen deprimerande läget å tonnagemarknaden samt utsikten till alltfjämt fallande priser. Dessutom har gifvetvis den myckna gången med motorn verkat dels starkt försämrande på motorn och dels, genom den icke obetydliga skakningen, på skrofet, som icke längre är nytt. Allt i föronting gör, att det värde hvarti



Äldsta "Stigjorden" fotograferad av Ivar Pettersson i Sörsåld, Lilla Askede, 10 juni 1917 respektive 6 juli 1919 då båten moderniserats med styrhytt. Foton genom Bokslåns Museum.



båten nu balanserats icke kan anses vara för lågt tilltaget, då man vid en eventuell realisation under osvarande förhållanden möjligen kan tänka på att öfva en del af pris, hvilket lifven beror till någon del på, att båten inrättats för denna i sitt slag ganska sär- egna trafik och därigenom är mindre lämplig för de flesta andra ändamål.

(---)
Passageraretrafiken har varit stadad i en glädjande tillväxt under året, vittnande om, att den trafik, bolaget upprätthåller, verkligen uppfyller ett för hela stötra Orust vitalt behov. Frakterna ha visat en ökning af nära 100% mot föregående år. Då detta skett under ett år, som i sin helhet varit prägladt af den djupaste depression å så gott som alla grenar af det ekonomiska lifvet - och då speciellt på två med bolagets verksamhet intimt förbundna områden: fisket samt badgästfrekvensen - kan detta inte annat än ingifva godt hopp om ytterligare förbättrat resultat, sedan lifvet så småningom kommer in i sin normala gång igen. Under året har försålts 6573 st passagerarbiljetter, af hvilka ett icke obetydligt antal varit tur- och returbiljetter, hvaras antalet resande torde kunna uppskattas till närmare 10 000 personer.

(---)

Biljettpriserna å traden Hällevikstrand - Stenungsund ha varit desamma som föregående år under det desamma för resor Vasseröd - Lysekil reducerats med ca 15 %. Orsaken till att man kunnat undgå nedsättning af dessa priser i vidsträcktare mån har varit att de konkurrerande ångbåtsbolagen hållit uppe sina priser i det längsta. Vid årsskiftet torde emellertid en sänkning å ångbåtsbolagens biljettpriser vara förestående, då bolaget gifvatvis kommer att följa med, hvilket väl är möjligt, sedan priserna på bränn- och smörj- oljor sjunkit så afsevärt mot föregående år.

Löner. En orsak till att styrelsen icke sneett det lämpligt gå före ångbåtsbolagen med nedsättning å biljettpriserna är, att det icke varit möjligt reducera lönerna till motorbåtens bemanning. ...

(---)
Omkostnaderna i öfrigt ställa sig nu som förut synnerligen låga, beroende på frånvaro af kostnader för kontor, bokföring och direktion i öfrigt. Omkostnadsprocenten i förhållande till bruttoinseglingen uppgår till icke fullt 5. Motorbåten undergick vid årets början besiktning af fartygsinspektionen, hvarvid densamma godkändes för denna trafik t. o. m. 1922, hvarefter ny besiktning äger rum. Motorn har

på det hela fungerat tillfreds- ställande och endast några mindre reparationer mot slutet av året ha måst företagas, beroende på vissa delars fullt naturliga förlitning.

(---)
Då bolaget icke äger mer än en enda brygga på hela den sträcka som trafikeras, har styrelsen haft åtskilligt obehag af ångbåtsbolagen, hvilka förtyddt angörande af dessas bryggor i Nösund och Skopesund. I synnerhet är det önskvärdt, att den i Nösund befintliga häradebryggan sattes i fullgodt skick, för att tillåta motorbåten anlöpa, hvilket ju är ett hela denna trakts intresse. I Skopesund finnes annan brygga, som välvilligt utan kostnad ställts till Stigfjordens förfogande.

(---)
Under de första resorna 1921 fördes motorbåten af skepparen Olof Anker från Stora Askerön, men sedan kapten C. M. Arvidsson från Hällevikstrand erhållit dispens att föra passagerarfartyg, öfvertog densamme befälet. Samme montör är anställd som förra året. Alla hafva mycket tillfredsställande, plikttroget och redhart skött sina åligganden.

(---)
Trots åter uteblifven kontant utdelning torde det stora flertalet af bolagets aktieägare ha haft en icke oväsentlig fördel af det sätt



"Stigfjorden II" vid Djupvård, Lilla Askerön. Foto Ivar Pettersson genom Bohusläns Museum.

hvarpå bolagets trafik upprätt- hållits, hvilket i det föregående är påvisadt.

Från 1924 anges att passagerar- motorbåten "Vesta" från Stora Askerön används på stenungsundslinjen torsdagar då "Stigfjorden II" går på Lysekil.

1924 kunde trafiken börja först 4 juni.

Orsaken till att trafiken upptogs så sent som i början af juni är den försenade leveransen af "Stigfjorden II", som vid Marstrandens Mekaniska Verkstad undergick reparation. Enligt kontraktet med nämnda verkstad skulle båten varit leveransklar i mars, men blef ej färdig för afslutning förrän i augusti. Un-

der sommarsäsongerna förbyrdes annan båt, motorbåten "Skärgården" från Marstrand. Genom den försenade leveransen af "Stigfjorden II" tillskyndades bolaget afsevärda förluster och merkostnader i det att förutom hyran för "Skärgården" och densamme större oljeförbrukning ytter- ligare en besättningsman måste

anställas. Vid uppgörelsen med verkstaden stordes från vår sida anspråk på skadeståndersättning och afdrags därför ett visst belopp från den summa verkstaden fordrade för extra arbeten. Då verkstadsledningen under sistlidna september genom sin advokat hotade med rättegång för mellanhandvårdets uppdarande, vände vi oss till en framstående göteborgsjurist hvilken efter att hafva tagit del af handlingarna i ärendet och samtala med verkstadens advokat om saken ansåg det själlfallat, att verkstaden vore skyldig betala det synnerligen rimliga skadeståndsbelopp vi fordrade. Ehuru vi ännu icke erhållit bekräftelse på, att verkstaden, inseende det rättvilda i våra kraf, afstått från vidare anspråk, hafva vi anledning förmoda att så skett.

Den sista till Patent- och registreringsverket insända årsberättelsen avser 1933. Det året såldes 2127 biljetter och båten var i trafik från 3 maj till årets slut.

24 maj 1934 meddelas till Sjöfartsverket att "Stigfjorden II" sålts till J. A. Hernfeldt, Ljungskile och Tage Olvesson, Ulvesund, som "Fränknefjord" var hon i fart Ljungskile - Ulvesund - Lyckorna - Ulvesunds ö - Stillingen till 1939 då hon såldes till Hönö feb till Norge. Rederiaktiebolaget Stigfjorden gick i likvidation våren 1935.

Simon Olssons "Stigfjorden".

Simon Olsson från Röd på Lyrön var maskinist och däckskarl i "Stigfjorden II". Tydlig insåg han att möjligheten till trafik inte var uttömd för att bolaget hade slutat med verksamheten. Simon kom tillslut till att själv driva linjen under flera år.

31 juli 1934 gav Kommerskollegium Simon Olsson tillstånd att vara befälhavare i passagerarmotorfartyget "Hakefjord". Han hade då hyrt "Hakefjord" av Tjöns Omnibus och Färjetrafik AB, där hon ersatts av den större "Hakefjord II".

I juni 1935 utfärdade Kommerskollegium motsvarande tillstånd gällande m/s "Stigfjorden". Det var en båt som Simon då hade köpt, med hjälp av lån i Tagneby Sparbank och med bröderna Hjalmar och Albin Abrahamsson, intressenter i det gamla bolaget, som borgensmän.

"Stigfjorden" var enligt dess nuvarande ägare byggd 1912 på Frånheims varv i Lysekil och var första tiden bogserbåt för ett stenbryggeri vid Brofjorden. Det var en liten kravelbyggd jakt med "rort på ryggen". Hon fungerade i början också som logement för stenbryggare och namnet var "Biritta".

Simon Olssons son Einar Lyrstrand var med som däckskarl, och är den som haft uppgifter om båten och trafiken. Det som följer bygger till allra största del på information från Einar Lyrstrand.

"Stigfjorden", som var 11 meter lång, byggdes om till passagerarbåt på Vasseröd. Under däck hade hon förifrån räskat skans, salong och maskinarum. På däck stod på förkans ett litet styrhus samt ett tvärskeppskott som fortsatte i korta brädgångar. Från skottet och aktern var båten täckt av ett tak. I aktern fanns nedgångskäpp och toalett. Från taket kunde presenningsdukar rullas ner på sidorna.

Göteborgspresennärer och systembryggerier.

Stenungsundsvarerna började i Hällevikstrand tidigt på morgonen och anlöpste fiskesambällena Edshultshall och Möllsund. Därefter gick båten upp genom Tängesund till Nösund, en rätt betydande handelsplats där "Stigfjorden". Märstrandsbolaget och Bohuslänska Kusten på trettio-talet hade var sin brygga.

Det fanns ett mönster i resandet från de olika stationerna. Från sambällena på "utsidan" reste folk som hade ärenden till Göteborg över dagen. Det var i allmänhet inte för att sälja egna produkter man reste med "Stigfjorden", det man hade sitt sälja var fisk och då gick man med den egna båten. Vid bryggorna från och med Nösund däremot bodde bänder och lägenhetsägare med trädgårdar, samt småfiskare. Dessa reste ofta för att sälja frukt, potatis och grönsaker i Stenungsund, antingen själva

Simon Olssons "Stigfjorden" vid hemmubryggan på Lyrön. Foto genom Einar Lyrstrand.



eller via en handlare. På de orter som både "Stigfjorden" och Märstrandsbolaget trafikerade, verkade folk ha rest med ångbåten till Göteborg om man inte skulle resa hem igen samma dag. Fördelen med "Stigfjorden" var däremot att man kunde resa till staden och tillbaka över dagen.

Efter Nösund anlöpste B6 på Lyrön, och därefter Vasseröd. Nästa station var Rossies lastageplats, och sedan Skäpesund, där ofta ostroduaren Holm stod med ett par lådar ostren som han ville skicka med till Stenungsund och läget.

På Lilla Askern anlöpste bryggan i Djupvik. Sista ordinarie mellan-

brygga var Håstudden på Tjörn.

Båtar i lokala redorier kunde ofta gå in till andra platser än de ordinarie anlöpen. Till Holmsunden, med varvet, gick båten vid behov på ordinarie tur och likadant var det med B6 på Lyrön, dit ofta någon som margint skulle ha ut byggmaterial. I Stigfjorden bordades motorbåten ofta av fiskare som skulle leverera till Askers fiskaffär i Stenungsund. På måndagarna gick man ofta extraturer med bland annat flytlass från Stenungsund till Stenungsön, kullagerarbetarnas semesterö Lilla Brattån eller till Wenner-Grens Halsemabb. På söndagarna var båten

ledig för lusturer.

Simon Olsson fortsatte den traditionen Stigfjordabolaget arbetat in. Stenungsundstrafiken gick alla vardagar utom torisdagar under sommaren, resten av året de vanliga torisdagarna - onsdag och lördag.

Torsdagar däremot var det Fars Ing i Nösund. Detta för att "Stigfjorden" då gick till Lysekil och där låg systembolaget. Kanske var ärendena dit den allra viktigaste grund- en för denna linje.

Lysekilstarerna, som gick året runt, började i Vasseröd. De ordinarie bryggorna anlöpste och efter

Hällevikstrand gick man till Kärिंगön, som eljest hade dåliga förbindelser för den som hade ärende till Lysekil.

Einar berättar att det rådde ett kollegialt förhållande mellan flera av ägarerna till små passagerarbåtar under den här epoken. I stället för att konkurrera hjälpte man varandra om någon exempelvis behövde ta sin båt på slip. På Lysekilsresorna tog "Stigfjorden" sålunda inte passagerare från norr om Kärिंगön, där gick det andra trafikbåtar. Liksom under bolagets tid gick bröderna Asker stöningsundsturererna med "Vesta" på torsdagarna.

Einar Lyrstrand vill minnas att trafiken pågick åtminstone något år in på kriget, så länge det fanns drivmedel att få. Efter kriget påskyndades den välkända utvecklingen med kraftig tillväxt av landsvägstrafiken, av SJ som drev busslinje från Stöningsund till Orust och stigfjordstrafiken återupptogs aldrig. Båten gick emellertid nya öden tillmötes.

1947 byggdes "Stigfjorden" om till jakt på Holmudden. Furaspannen byttes till ek och samtidigt byttes däck. Det var bröderna Hans och Herbert Berg i Mollösund som hade köpt båten för fisktransporter, och hon fick sitt nuvarande namn "Svanen". Sedan 1960 är Johannes Olsson i Hamburgsund ägare. Han har använt "Svanen", SD 62, för fiske, först med hemort Gullholmen och sedan Hamburgsund. Och redaren, Simon Olsson, blev rörgångare i "SE Erik".



Källor

Informanter:
Gustaf Holat, Nösund
Einar Lyrstrand, Mollösund
Johannes Olsson, Hamburgö

Tryckta källor:

Rune Agård: Lilla Askerön förr och nu, Kungälv 1977.
Mera från vår bygd. Uddevalla 1978.

Arkivalier:

Bolagsurkund och aktieteckningslistor samt förvaltningsberättelser, serie E2A vol 1809 resp serie E2A

vol 752 i Patent- och registreringsverkets, bolagsbyråns arkiv, förvarad hos Riksarkivet.

Handlingar hos Statens Fartygsinspektion i Göteborg ang. "Stigfjorden II".

Kommerskollegii resolutioner om Simon Olssons befriskap 1933 resp 1934 (genom Einar Lyrstrand).

Turisttan ur Turisttrafikföreningen för Bohuslän och Dalsland årsbok sommaren 1916. Lindenberg, Uddevalla 1916.



Ångbåtstrafiken på Nösund

Då mitt hem var beläget tre till fyra kilometer fjälgvägen från ångbåtsstationen m. m. m. Nösund, säger det sig självt att mina flesta minnen från ångbåtsresor är förknippade med Nösund, samt enkannerligen med ångaren "S:t Erik". Min allra första resa inträffade år 1918 då jag vid 15 års ålder ombord i S:t Erik avverkade sträckan Nösund-Göteborg.

Jag minns alldeles tydligt att båten fördes av Joh:s Skantzé, att Olle Olsson var styrman, att Albin Johansson var maskinist samt att Olle Johansson från Röd, Morlanda s:n var rorsman. De tre förstnämnda voro Mollösundsbor. Som en kuriositet kan nämnas att en av besätningen på däck, nämligen Oskar Bläckman från Stala, Tegneby a:n, levat så länge som till början av år 1972.

Sedan min första resa har jag gjort åtskilliga resor med S:t Erik. I Handeltidningens veckoblad, vilket blad på 20-talet kostade i helårsprenumeration kr 6:50, kunde man efter S:t Eriks ombyggnad vid nämnda tid läsa: "Fartyget föres av kapten Albin Thobiasson, förutvarande styrman i ångfartyget Marstrand." En sådan sensation som att S:t Erik kom till Nösund i ny gestalt och med ny befälhavare, måste ovillkorligen uppmärksammas. Naturligtvis var undertryckt att finna bland de nyfik-

Den Samuelsson tog i Bohuslän på 20-talet några fina dokumentärbilder. På föregående sida en vy över Nösund med "S:t Erik" 1924. Bilden Bohusläns Museums arkiv.

På nästa sida har nösundsfoto-grafen Schedvin förevigat ångbåtspassagerare i studentbussar och bredbräddade sommarhattar i Nösund.

Av Hjalmar Andersson,

nas-skara. Jag minns, att sedan båten förtöjts med spring och akterända, Thobiasson kom ner på ångbåtsbryggan och sade till någon besättningsman: "Ta i land springet!" Han menade väl förändan?

S:t Erik avgick tur enligt från Nösund tisdag och fredag kl. halv sju på morgonen. Till ritualet hörde att kl. 6.15 blåstes en signal, kl. 6.25 två långa signaler samt slutligen kl. 6.30 tre långa signaler. Omedelbart sedan möjligen ekot efter sista "blåsningen" förtonat, hördes Skantzés röst: "Ta in landgångarna, loss akter!". Sannolikt var denna order verkställd innan den blev utdelad, jag föreställer mig att dessa två moment skedde någon sekund innan båten blåste tredje gången. De goda Nösundsborna och många andra kunde ställa sina klockor efter S:t Erik. Man kan nästan tala om den tidens fröken ut. Redan nu kan omtalas, att Skantzé på kvällen efter ankomsten till Nösund, efter att ha ringt klart i maskin för dagen, satte munnen till språkröret och uttalade följande korta, men innehållsrika sajs: "Vil i maskin, tack för i dag!"

Ja, visst var den gode Skantzé en färgstark person. Han var troligen en sjöman av gamla stammen. Innan han övergått till ångbåtstrafik, lär han ha fört befäl på segelfartyg, efter vad jag inhämtat från vederhäftig



håll i Mollösund. Det har berättats om honom att han under sin tid i S:t Erik gärna gjorde vissa avvikelser från traden och angjorde en och annan brygga i någon avvik, kanske för en enda passagerares skull.

Över huvud taget kan nog sägas att S:t Eriks besättning uppifrån och ner, hade ett stadig rykte om sig för alltid visat tillmötesgående. Detta rykte hade nog sin orsak bl. a. på grund av att bolaget i allmänhet hade förmånen av att ha en mycket pålitlig däcksbesättning och dito styrman ombord i S:t Erik. Den styrman som jag närmast kommer att ägna några ord åt är Olle Olsson f. d. Mollösund. Detta kan kanske förklaras av att det var den förste styrman som jag som

baron minns i Marstrandbolaget. I största allmänhet kan nog sägas att styrmannen med sin mellanställning mellan befälhavaren och däcksbesättningen hade en ställning som alldeles säkert krävde positiva egenskaper.

En annan faktor som inte alltid är den lätthanterligaste nämligen allmänheten kommer ju också in i bilden. Styrmannen var ju klockarfår som skulle allting bestyra. Han var ju ansvarig för ankommande och avgående gods, skulle svara på alla möjliga och omöjliga frågor, samt sist men inte minst i rätta ögonblicket finnas på backen vid angöring av ångbåtsbryggor samt vid avgående från demamma, då det gällde att ögonblickligen repetera kaptenens kommando-

ord f. v. b. till den besättningsman som hade springet på sin lott. Dessa manövrer voro säkerligen vid dåligt väder allt annat än riskfria. Omedelbart före avgång från ångbåtsbryggorna rapporterade styrmannen att allt var klart för avgång. Jag kan ännu liksom höra Olle Olssons lugna röst: "De ä klart".

Omedelbart och i ett sammanhang började Skantzé att ringa på skeppsklockan. Inte ett eller annat slag, utan han fick nog hålla på en liten stund. Denna manöver utlöste en någorlunda snabb trafik över landgångarna, årtimstone beträffande för och akterdäck. Rorsmannen hade på sin lott, beroende på en skriven eller oskriven lag, att dra in landgång-

en på mellandäck. Detta måste ju verkställas någon minut före avgången, då rorsmannens egentliga uppgift var att uppehålla sig på kommandobryggan. Trafiken över landgången berodde givetvis på, att en del av de resande befann sig på ångbåtsbryggan i samspråk med bekanta, samt att anhöriga till andra resande befann sig ombord i samspråk med sina anhöriga för att skiljas från dessa så sent som möjligt kanske, i andra fall kanske förmaningar att ta väl vara på sig o. s. v. På sydgående vill jag minnas att S:t Erik låg kvar i Marstrand viss tid, troligen en halvtimme. Innan jag berör hästens avgång från Marstrand kanske jag får gå något tillbaka i tiden. Jag tänkte att något beröra kreaturshandlars inträde på scenen bl. a. För att jämföra förr och nu måste jag berätta följande. Sedan 1970 har jag gjort trenea utflyktsresor med ång. Bohuslän. Och visst är det en upplevelse att för ovanlighetens skull få göra en ångbåtsresa igen. Men, och återigen men, vilken skillnad mot förr. Bohuslän angör ju inga som helst mellanstationer. Det är endast fråga om avgång och ankomst en gång, och därmed punkt. Det händer över huvud ingesting, så länge resan ricker. Annat var det förr. Då S:t Erik avgick från Nösund kl. halv sju på morgonen, var den vid Stenpiren i Göteborg så där en kvart över två på en. Men vilken upplevelse på några timmar. Att uppräknat alla mellanstationer skulle föra för långt. Men vilket virrvarv av händelser som fäste

sig på näthinnan. Före VSS, slakteriet i Uddevalla, t. ex. kunde man vid sådana stationer som Djupvik och Låka -för att ta ett par- få se slaktade gris-kroppar ligga i hundratals som vedtravar på ångbåtsbryggorna. Någon klassning av fläsk var troligen ett okänt begrepp på den tiden. Sålunda kunde man räkna med rätt tunga kroppar. I all synnerhet var detta fallet då det gällde utelagga modersuggor. Jag känner f. d. besättningsmän som nu är till åren komna, som berättat att de burit modersuggor som vägt över 200 kg, när de varit i Marstrandsbolaget, det fordrades god fysik och dito träning hos en besättningsman under toppdagarna.

Eller skall jag nämna dagen före en marknadsdag? Då kunde det hända att hästhandlare med vans inne, kunde leda mer eller mindre nervösa hästar ombord, denna manöver var nästan i sig själv ett konststycke som inte alltför många gör efter. Hästarna placerades på fördäck, bands ordentligt vid en grov bom, samt belades med en grov gräsända över manken. Gräsödan fastgjordes på två ställen i bommen på så sätt att den beskrev en krampa över hästens manke, eller rygg om man så vill. Hästen har ju den egenskapen att den i ett desperat tillstånd reser sig på bakbenen. Förenämnda åtgärder eliminerade sådana risker. Korna var betydligt lugnare. Vid dåligt väder placerades dessa på mellandäck. Då våkades landgången, vilken var försedd med tvärklossar på avigsidan,

den placerades på trappan som ledde från för- till mellandäck. Sedan var det en enkel sak att leda korna ner till mellandäck. Man skall inte tro att passagerare saknades vid sådana här djurtransporter, nej, för igen del. Dessa aktade sig noga för att uppträda på för- eller mellandäck, vid sådana situationer som ovan beskrivits. Detta hade ju varit rent av livsfarligt. Med någon fantasi kan man liksom höra vilket resonemang som t. ex. ackompanjerade det hela. Och vilka dialekter sedan. Att höra några kreaturshandlare resonera är en festlig tillställning, som tyvärr hör det förgångna till. Nej, i vår likriktade tid då alla är lika klädda, lika eleganta skulle jag vilja säga, då snart sagt alla original är försvunna, då liksom saknar man något av det som gjorde livet så omväxlande. Dock skall man väl vara tacksam för att levnadsstandarden höjts och för att fattigverrige har så gott som avskaffats men ändå...

Vid varje brygga som angjordes -och det var inte få-fanns en hel del folk i ena eller andra ärendet, en brokig tavla minst sagt. Även om denna redogörelse, som jag försöker att åstadkomma, hålles i allmänna ordalag, och kanske i vissa mån inte strikt håller sig till traden Nösund-Göteborg, är dock meningen med det hela att det närmast skall gälla nämnda trad. För att återgå till sista stationen på sydgående, nämligen Marstrand. Där hade bolaget sitt huvudkontor, dit hade ofta befälhava-



"Westkusten" vid Marstrandsbryggan, Nösund, okänt år. Foto Scheldén.

ren ärende. Men en annan detalj som kanske särskilt sätte färg på skärgårdstrafiken kan omnämnas. I Marstrand fanns ju utminuterig av den äkta svenska bondenektars som kallas brännvin. Under sista etappen på resan, nämligen Marstrand-Göteborg lärde inte resonemang ombord vara särskilt lågmält, i all synnerhet då hästskojarare och kreaturshandlare voro huvudaktörer. Även här gällde det nog för styrmannen att handla som den psykolog som han i regel var. Några uppträden ombord

känner jag ej till. Besättningen var ju rätt manstark också. Om jag skulle göra en snabbteckning av vad jag minns om förhållandena på S:t Erik, må var det väl så att förutom kaptenen, styrmannen, rorsmannen, fyra haodfasta besättningsmän på däck samt maskinisten och tvänne eldare, även en del kvinnlig personal ingick i gamet. Den kvinnliga personalen bestod av restauratris, tvänne uppapperskor samt en alderstaderska. Full service räckte ombord. Det var bara att vara stadd vid kassa.

Orust i Dec. 1973.
Ånghästentusiast.

Rossön och ångbåtstrafiken

Jag är en sentida ättling av en man som enligt säkra handlingar hette Herman Green och omnämnes 1460. Hans sonson blev adlad av danske kung Hans och anfader till den nu levande rossösläkten. Jag skall efter vad jag hört av de gamle och jag själv upplevat försöka åstadkomma en enkel historik över Rossön och ångbåtstrafiken där i hundra år. Självt är jag visserligen född på 1800-talet men har inget minne från tiden före min 3-åriga födelsedag 1902 då jag fick en trähäst på hjul av en dopfader. Största delen av min första häst såg jag för några år sedan stående i ett uthus på gården, alltså innan "köp och slängmetoden" var uppfunnen.

Rossön mina fiders ö,
omgiven av skär och sjö.
Söderut en utsikt skön
över Stigfjorden och grannön Tjörn.
I väster en underbar solnedgång,
Från Kalvfjorden höres svanars
sång.
Norrut en TV glimt bak orustberg-
ens kammar.
I öster essolågan ständigt flammar

Rossön är semesterens sommarö.
Var lediga stund de står med sitt
spö,
på uddar och uppå bryggor.
och slåss med knott och myggor.

Men efter dem när de har farit,
det ligger skröp där de har varit.

Detta är Rossö av i dag. Det
var nog lite annorlunda för 100 år
sedan.

För det första gick all samfärd-
sel från och till södra och sydvästra
Orust sjövägen som var den billigas-
te i underhållet. Landsvägarna, om
man kan kalla dem så, var ju i hög-
sta grad en hästpinne. Vägen som för-
band Rossön med övriga Orust var
ofta vid storm och högvatten över-
spolad av saltvatten. Vad mina för-
fäder berättat så var här på Rossön
sällsalterier under det stora still-
fisket under senare hälften av 1800-
talet där rossöbongdom arbetade så
länge det varade. Efter den periodens
slut så användes saltterbyggnaderna
till virkesförvaring för en nystartad
virkeshandel. Under samma tid före-
kom det underhandlingar mellan
strandägare på Rossön och Mar-
strands Nya Ångfartygsbolag angå-
ende fri angränsningsplats för bolagets
båtar som skulle sättas in i gods-
och passagerartrafik mellan Nö-
sund och Göteborg. Övriga stationer
på den linjen skulle bli Skäpesund,
Lilla Askerön, Hjästudden, Stenung-
sund, Låka, Djupvik samt Marstrand.
Uppgörelsen slutade med att
strandägare på Rossön gratis skulle
upplåta strandmark för brygga och

godsmagasin och ångbåtsbolaget
skulle svara för nybyggnads- och
underhållskostnader. Livensom att
min morfar skulle tjänstgöra som
kommissionär fyra dagar i veckan
mot ersättning av en viss procent av
fraktfaktorna. Efter honom över-
tog min morbror kommissionstjän-
sten i 55 års tid på samma villkor. An-
ställningen får nog betraktas som
ett förtroendeuppdrag.

Den första bryggan vid Rossön
byggdes av en solbergabo som jämte
fyra andra män från hans bygd anlä-
dde de flesta bryggorna för marstrand-
bolaget. Arbetsledaren hette Helges-
son och hade sitt hem i närheten av
Brattön (Blåkulla). Så länge jag minns
så var detta arbetslag inkvarterat
i mitt hem när rossöbryggan skulle
repareras. Den slets oerhört av al-
la sorters varutransporter och över-
brytande sjögång. Vid den hårda
stormen och kraftiga flodvågen
natten den 3 december 1914 spola-
des både brygga och magasin många
meter upp på land och slogs sönder.
Efter det ovädret blev det ny brygga
vid Rossön igen.

Det förekom rätt ofta att resenär-
er från trakten norr om Stala socken-
gräns kom till mitt hem kvällen in-
nan och ville logera över natten till
ordinarie båttag för resa till Göte-
borg eller Marstrand. Priset för
färdbiljett på däckplats för under-

AV John Johansson.



årig tur och retur Rossön-Göteborg
var kr. 1,75. Salongsbiljett var be-
tydligt dyrare. Om jag inte minns
fel så kostade den 3,75 kr. Kommis-
sionären vid Rossön skulle ha en gratis-
resa årligen till Göteborg men
denna förmån blev så småningom
indragen. Det var anseoliga mängder
gods från Göteborg som landades på
Rossöns brygga. Det var varor till
5 lanthandelsbutiker, förutom Lant-
mannaföreningens födervaror inom
Stala socken som lossades. På vissa
båttag kunde det hända att ett tj-

*Ivan Pettersson fotograferade
"St Erik" i sundet mellan As-
keröarna 16 juli 1920, då hon
av glansen att döma nyss hade
blivit ombyggd. Foto genom Bo-
husläns Museums arkiv.*

gotal hästfordon stodo och väntade
på "St Erik" för att få lass.

Under stränga vintrar när isen
blev svår att bryta intill bryggan så
lossades varorna på iskanten mitt
ute i Stigfjorden och under tiden kun-
de körkarlarna gå ned i försalongen
och få sig en värmare. På den tiden
hade båtarna alla mat- och spritrist-
tigheter att servera. Som förut
nämnts så gick all både gods- och
persontrafik hitifrån sjövägen. Det
var kreaturshandlare med både
levande och döda djur, torggummor

med småvilt, höns, ägg och bär samt andra matvaror som de for till torgs med. På böstarna sändes månghundra säckar konservfiter som stalborna odlade och genom trädgårdsmästare Bergkvists i Nösund försorg fraktades vidare. Persontrafiken var ej heller så obetydlig, det fanns ju inget annat sätt att färdas innan bohusbann omkring 1908 blev färdig för trafik. När landsvägen från Rossön till stalabygden blev färdig 1911 och fri från grindar blev det lättare att färdas. Det kan tilläggas att från läkarestationen i Härleby och till Rossö brygga fanns det 33 grindar för de vägfarande att öppna och stänga.

Att segla till Göteborg, Uddevalla och andra tätorter med frukt och potatis till avsala var inte ovanligt och som retur gods lastades varor för eget behov. Efter vad jag hört berättas så rodde eller seglade på sommar-söndagarna ojdens ungdom till Rönstrand och gick sedan till fots till kyrkan i Stenkyrka socken på Tjörn för att övervara missan och efter den färdas samma väg tillbaka till Rossön igen.

År 1894 köpte min far ett nytt boningshus av timmer för 400 kr. I Ljungskile, fraktade hem det på egen segeljakt och byggde upp det på Rossön och där står det än idag i fullgott skick. Några år före sekelskiftet så fanns här på Rossön 7 mantalsbuder, 4 torpare samt 3 backetagesittare. I Rossöbuvad finns ännu murrester efter 2 stugor vars innehavare varit

enbart fiskare. Av dem är inte några annat känt än att den ene hette Abraham. På sidan av dagsverk voro torparna också fiskare och i mån av tid så idkade även hemmansägarna fiske åtminstone till husbehov eftersom hushållen bestod av 8-10 personer. Det fiskades både med garn och ryssjor och tillgången på olika sorters fisk var tidvis riklig. Mest var det dock plattfisk som var den mesta åtgången på stigfjodrödspättan hade gott rykte i bygden. Torparhustrans uppgift var att frutom att sköta barn och hushåll även hjälpa till med fisket och med en fiskekorg på ryggen vandra långa vägar till Tegoby och Långelanda socknar för att avyttra fiskfångsten. Den ena fiskarhustran hade sin station på Heberg där kunderna mötte upp. Den andra hade Toggstala till ändstation i liknande ärende. Älfingsstarna såldes till kringseglande uppköpare. Även ostronfiske idkades. I öppet vatten användes en s. k. ostronulke, en meterbred järnskav med vidhängande kasse av grovt garn och som släpades på jämn sjöbotten med en lina anpassad efter djupet. I regel var det två män i en eka som rodde fram.

Även segeljulle kunde användas av ensam man. Under isvintrar användes en mindre järnskav fastsatt på en lång fristång och hanterad av en man genom en vak i isen för att skrapa loss ostronen på berggrund på flera meters djup. Ett mycket kallt, vått och påfrestande hantverk. Numera finns det endast en fiskare kvar här

på Rossön. Torpar- och backatugorna har ersatts med tjugotals fritidsvillor tillhörande olika yrkesfolk från olika orter. Fiskebeståndet har på de senaste årtiondena minskat till en bråkdel mot vad det varit förr.

Högt på Kvarnberget hade min morfar en väderkvarn, men dit upp fanns ingen körväg utan malden måste klövas på hästryggen och hästen ledas på en brant stig upp till kvarnen. Morfar var själv mjölnare och när kvarnen gick sin malande gång satt han själv utanför på en stol och band skiddgarn och sjöng visor. Efter hans död 1881 såldes kvarnen till en tjörbo som byggde upp den igen men den är troligen inte i bruk numera. Men kvarnstenarna i naturen ligger ännu kvar som minne av vad som varit.

Några år därefter rev en rossöbo ner sin torpetuga och fraktade den på två ekor ut till Källkerö i västra Stigfjorden. Byggs upp den och bodde där i många år. På sin älderdom köpte han en ödegård i Östra Orust. Det har ryktats att han tog huset med sig dit också.

På sydöstra Rossön finns en vik sedan gammalt kallad Skeppsviken och enligt sägnen upplagsplats för vikingaskepp och i omgivningarna har hittats haodgjorda tegelstenar och träkolstycken, minnande om någon slags hantverk fordomsdags. Något längre österut en djup badvik som kallas Mamsellviken. Benämningen lär härstamma från den tiden när en mamsell Eisenman lägde gården Drätt-

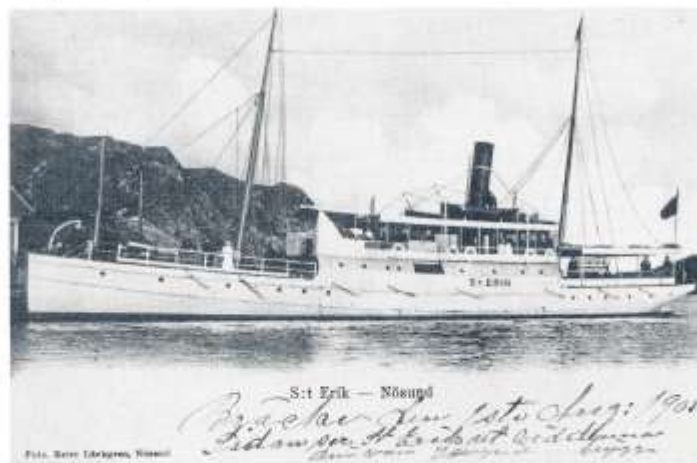
kärr och på somrarna hade den viken som badplats. På svanvikensäset på motsatta sidan nämnda vik som av liknande anledning kallas Frufallen finns en badplats som använts av fruarna på Svanviks säteri. På Rossöns nordsida en skutvik som troligen haft samma uppgift som Skeppsviken (---)

Det var "S. Erik", byggd 1881 på Lindholmens varv, som den längsta tiden gick i gods- och passageraretrafik på linjen Göteborg-Nösund, måndag-tisdag, torsdag-fredag. Från Göteborg kl. 7, framkomst till Nösund obestämd, beroende på

godsmängd. Kunde variera flera timmar. Från Nösund kl. 6.30, Rossö kl. 7, Göteborg omkring kl. 15 också beroende av godsmängd. Sjövägen Rossö-Göteborg 8 landmil. Under kortare perioder gick även "Vestkusten" och "Orust" denna linje. Dessutom anlöptes Rossö av "Inland" som gick Tjörn runt till Marstrand vissa dagar i veckan.

Bohuslänska Kustens båtar har i ungefär lika många år som Marstrandbolagets haft sin station på Rossön fast på en privat brygga. Det var mest "Viken" och "Borgila" som trafikerade Uddevalla-Orust

runt-Uddevalla 2 gånger i veckan. När svinslakteriet i Uddevalla startade gick "Viken" i svintransport dit varje vecka. Även den trafiken upphörde så småntagom och när "Borgila" efter en tid även togs ur Orust runttrafiken så slutade Bohuslänska kusten sina båtturer på Rossö. För att återgå till Marstrandbåtarnas öden och äventyr så minskades på grund av biltrafiken frakterna undan för undan och omkring 1925 insattes "Tjörn" i stället för "S. Erik" på linjen Göteborg-Nösund. Den trafiken fortsatte ända till 1945. År 1962 blev "Tjörn" nedskrotad.



Vykort avstämplat 1903. Tillhört Dag Almén.

Med "Bohuslän" och "Färjan 4" 1987

Ångaren "Bohusläns" sommarturer påverkades givetvis av det katastrofalt dåliga sommarvädret. Sämst väder var det faktiskt under veckosluten medan vardagarna som regel var lite bättre.

Om vi skall jämföra intäkterna med 1986 måste vi först konstatera att det inte är direkt jämförbart, eftersom vi hade en annorlunda turuppläggning. De totala intäkterna minskade med 2%. Jämför vi istället intäkterna per gångtimma så blir förändringen -12%. Med tanke på det synnerligen dåliga vädret och de oförändrade biljettpriserna får väl resultatet ändå anses vara tillfredsställande.

I år fanns möjlighet att förköpa biljetter till "Bohusläns" turer på Turistbyrån. Ett arrangemang som förefaller ha varit uppskattat av resenärerna.

KVÄLLSTURERNA

Glädjande nog var det ganska bra väder på onsdagarna, utom den 17/6, då åska och regn lockade endast några få personer, varvid turen ställdes in helt.

Sex gånger blev "Bohuslän" fullsatt och den 22/7 inkallades "Styrsö" som extrabåt. Minst antal resenärer hade "Bohuslän" den 10/6 då endast 69 personer reste. Den 8/7 uteblev "Bohuslän" från kvällsturen efter ett hastigt beslut om en semesterresa

till norra Bohuslän. Turen klarades genom att "Styrsö" fick rycka in som ersättare med "Silvertärnan" som extrabåt.

Medelbeläggningen på "Bohusläns" onsdagsturer blev 230 personer. (1986 = 197 st).

Även i år hade vi musik ombord på kvällsturerna, utom under juli, då det är svårt att få någon att spela ideellt ombord.

MARSTRANDSTURERNA

Ångaren "Bohuslän" gjorde sju söndagsresor till Marstrand. I somras var det som regel dåligt väder på söndagarna, och resultatet på marstrandsturererna blev därefter. Medelbeläggningen var 221 sålda enkelbiljetter (1986:325 st). Bästa resan var den 16/8 med 441 enkelresenärer och sämsta den 12/7 med endast 80 enkelresenärer.

GRAVARNETURERNA

Sommarens stora nyhet var turerna Göteborg-Gravårne (Kungshamn) med anlop av sju mellanstationer. Resorna utfördes under veckosluten 4-5/7 och 1-2/8 med uppres på lördagen och återresa på söndagen. I Gravårne fanns bussanslutning till Göteborg i båda riktningarna. För de riktiga skärgårdsentusiasterna fanns möjlighet att ta sig sjövägen ända till

Strömstad genom att byta till m/s "Kosterö" i Smögen.

Medelbeläggningen på turerna blev 105 enkelresenärer. Bästa resan var den 4/7 från Göteborg med 161 resenärer. Sista veckoslutet gynnades ju inte präct av gott sommarväder.

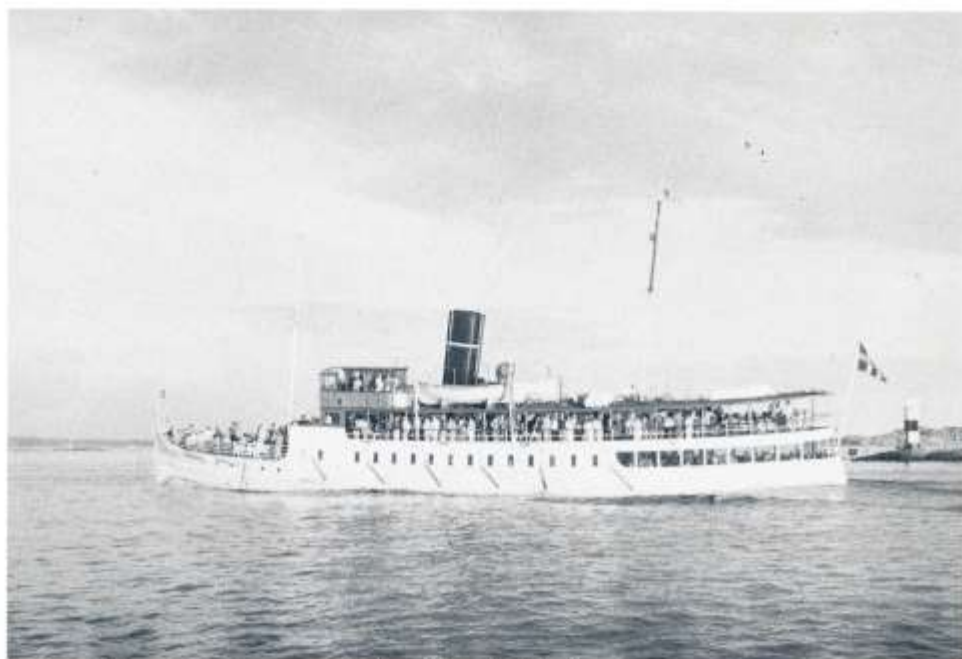
Till denna kategori av turer får vi väl räkna de oanconserade turerna i samband med semesterveckan i norra Bohuslän. Den 6/7 gick "Bohuslän" Göteborg-Lysekil-Fjällbacka och med återresa Hunnebostrand-Lysekil-Göteborg den 11/7. Medelbeläggningen på dessa två turer blev 19 enkelresenärer.

ÖVRIGA TURER

Dagsutflykten med "Bohuslän" till Kåringö den 25/7 var för ovanlighetens skull förlagd till en lördag. 386 enkelresenärer medföljde, man kan också litet förenklat säga att 193 resenärer reste i var riktning.

Resan till Fallens Dag i Trollhättan var som vanligt fullsatt i båda riktningar. Räknet i totala intäkter står denna resa absolut i topp, men omräknat i kronor per gångtimma slås den faktiskt av onsdagskvällarnas turer.

Under veckan i norra Bohuslän gjordes rundturer från Fjällbacka den 7/7, från Grobbestad den 8/7 och från Hunnebostrand den 9 och



10/7. Medelbeläggningen på dessa turer var 81 resenärer.

FÄRJAN 4.

Under sommaren har "Färjan 4" varit uthyrd till Göteborgs Maritima Centrum under lör- och söndagar 13/6-9/8. Ångfärjan har då pendlat mellan Lilla Bommen och Fiskhamnen, närmast för att skapa en förbindelse mellan GMC och Sjöfartsmuseet. Tyvärr ligger väl Fiskhamnen lite vid sidan av turiststråket i ham-

en och antalet ombordstigande passagerare vid Fiskhamnen har därför varit synnerligen lågt. De flesta har valt att resa en rundtur från Lilla Bommen.

De intressantaste turerna var stadsvandringarna i egen regi som kördes från Residensbrons färjeläge varannan fredagskväll 12/6-24/6. Ombord fick resenärerna sakkunnig guidning av Einar Hansson och Stefan Westerberg, som berättade både historik och framtid för områden

Välbesatt ångbåt på utflykt 16 juli 1986. Foto SW.

i anslutning till hamnen. Första resan lockade bara några få personer, men genom att både G-P och Arbetet skrev om resan blev det betydligt bättre anslutning under de följande resorna. 26/6 ca 70 personer och 10/7 drygt 100 personer. Sista resan som bjöd på dåligt väder lockade bara ca 25 personer.

Vi tror att stadsvandringarna är synnerligen intressanta för göteborgarna, som får se miljöer och perspektiv över staden som annars kan vara svåra att uppleva. Stadsvandringarna borde vara en självskriven trafikuppgift för "Färjan 4" i framtiden.

När detta skrivs ligger "Färjan 4" på Hällviksstrands Varv på Orust för reparationsarbeten. Resan dit gick den 18/9 och turligt nog var vindarna sydostliga, vilket passade perfekt för den långa resan. Varvets uppdrag är att byta de rötskadade däcksplankorna på akterdäck och vid nedgången till maskinrummet. Dessutom gäller det att få ihop stringerplåten i akterrundningen med bordläggningen. Många hårda tilläggningar har under årens lopp masserat loss nitarna, som skall hålla ihop det hela. Ett förstärkningsjärn, som ursprungligen funnits innanför avvisarlisten, skall åter tillverkas och monterats på plats.

För att kunna utföra plåtarbetena i aktern på bästa sätt har varvet valt att dra upp färjan på slipen. Vi kommer därför att passa på att låta fartygsinspektionen besiktra skrov och

bottenventiler. Därefter kommer vi att måla skrovet. Det nuvarande passagerarfartygs-certifikatet skall förnyas före mars 1988.

Varvet räknar med att arbetena på färjan kommer att ta tre veckor. Efter sjösättning skall pannan eldas på igen och sedan återstår det att invänta rätt vindar inför återresan till Göteborg.

Hällviksstrands varv får väl anses vara det sista riktiga träbåtsvarvet längs bohuskusten. Varvets bygghall och slip ligger i en brant klyfta och där bergväggarna delvis bildar ytterväggar för byggnaden. Sista fiskebåten byggd i trä levererades 1982. Sedan dess sysslar man mest med reparationsarbeten, samt utför träinredningar i plastbåtsskrov för ett varv på Tjörna.

GS

Arbeten ombord i "Bohuslän".
Ångaren "Bohuslän" utförde årets sista beställningstur den 21 september. Direkt därefter började avrustningsarbetena och förberedelserna för höstens varvsbesök.

Nimar har fått i uppdrag att utföra vissa arbeten i "Bohuslän". Det gäller dels en häveriskada i försen, efter att "Bohuslän" påseglades av den norska lastbåten "Ulriken" utanför Stenpiren den 12 maj. Vid tillfället låg "Bohuslän" och manövrerade utanför nocken på Stenpiren.

"Ulriken" träffade "Bohuslän"s babordssida alldeles vid skottet mellan förpiken och skansen. Turligt nog blev skadorna inte värre än att "Bo-

huslän"s resa kunde fortsättas. En provisorisk reparation gjordes sedan på Cityvarvet. Nu skall skadorna slutligt repareras. Det rör sig om krökta spant, däcksbalkar, skadade däcksplank och skadad svinrygg. Inför arbetet måste delar av garneringarna i skansen plockas ned.

Vidare skall mellandäckets babordssida få nya fönster och fygobryn i likhet med styrbordssidan. Plåten i överbyggnadssidan vid däckrummet och båtsmansförrådet längst förut på mellandäck skall förnyas i nitat utförande. I övrigt är babordssidan i gott skick.

På promenaddäckets babordssida skall delar av takstötorna förnyas. Det gäller foten mot däck och infästningarna för teakrelingen som är rostangröna. Samtidigt skall delar av skärndäcksplankan bytas mot nytt trä.

I lastrummet skall en del omdisponering göras. Den befintliga dieseltanken skall ersättas med en ny mindre skrymmande tank. Samtidigt skall den befintliga färghyllan rivas och ge plats för en "strongbox", där speciellt värdefulla varor skall kunna läsas in.

Livbåtarna avses att lyftas iland hos Nimar på Nya Varvet för att en översyn skall kunna göras på dem. Vem som skall utföra arbetet är dock inte klart ännu.



Själlfiskebåtarna har bogserats in genom packisbältet och lagt sig vid kaj i Marstrand och bogseraren går ner till Göteborg igen samtidigt som nordgående kustångare skall lägga till...

Nej, bilden togs när båttaxa från Gullbergshajen var på utflykt till Marstrand 28 september 1980. Samtliga foton på denna sida Lars-Olof Hansson.

I maskinavdelningen har cirkulationspumpen demonstrerats. Pumphuset har sedan många år tillbaka ansetts vara i dåligt skick, men provisoriska reparationer har hållit den igång sedan åtminstone 15 år tillbaka. Nu skall dock problemet lösas slutligt. Med den gamla pumpen som förebild har Cedervall & Söner åtagit sig att gjuta ett nytt pumphus.

Välkommen ombord i vinter!

Förutom de arbeten som vi lämnar ut till varv och verkstäder finns det en nästan oändlig lista med arbetsuppgifter som sällskapets medlemmar

själva bör utföra ombord i "Bohuslän". Vinteruppehållet är ju den period när renoverings-, reparations- och upprustningsarbeten skall utföras inför kommande seglätionsäsong. I annat fall kommer förfallet gradvis att ta överhanden ombord.

Visst kan det kanske kännas lite motigt att en ruggig höst- eller vintertkväll ge sig iväg till "Bohuslän", men vill ombord kan man faktiskt träffa på ett riktigt trevligt arbetsgång. I början av oktober kommer "Bohuslän" att förhalas till Nymar på Nya Varvet, men det hindrar inte våra egna arbetsinsatser ombord.

Vi arbetar ombord måndags- och torsdagkvällar samt dagtid på lördagar. Tag gärna med några oömma och varma arbetskläder. Dräglig arbetstemperatur försöker vi hålla ombord, men det kan även finnas arbetsuppgifter där det är lite svalare. Ombord bjuder vi på fika som kompensation för arbetsinsatzen. Generöst eller hur? Om du behöver komma i kontakt med någon ansvarig i sällskapet kan du slå upp sidan två i tidningen. Välkommen ombord!

GS.

Årsmöte

Lördag 17 november kl 13.00 avhålls Sällskapet Ångbåtens årsmöte i Sjöfartsmuseets förensal. Nationer till årsmötet skall skriftligen vara styrelsen tillhanda senast den 10 november under adress: Styrelsen, Sällskapet Ångbåten, Box 2072, 403 12 Göteborg.

Artikeln om "Styrans" skärsten kommer i nästa nummer.



Helsingborg. Utsikt från Hamnpaviljongen.

Hjulångfärjan "Kronprinsessa Louise" lämnar Helsingborgs tågstation. Vykort från Lars-Olof Hansson.

Hjulångfärjor

När jag räkar på begreppet hjulångare kopplar jag för egen del tidsmässigt ihop fartygstypen med 1800-talet. Frånsett enstaka exemplar försvann hjulångarna tidigt ur våra farvatten och ersattes av propellerdrivna fartyg. Så räkar jag titta i fartygsregistret till Christer Janssons intressanta "Med ångbåt från Helsingborg". Där kan man konstatera att De Danska Satsbaner (DSB), som svarar för all till järnvägstrafiken knuten färjetrafik i Danmark sedan trafikens tillkomst, behöll sina fartyg i trafik under långa tider. Eftersom de sista hjuldrivna tåg färjorna levererades på 1890-talet kom dessa att vara kvar länge på 1900-talet.

"Kronprinsessan Louise" byggdes 1891 och gick i trafik på linjen Helsingör-Helsingborg så sent som 1935. Hon skrotades så vitt jag förestår två år senare.

"Kronprins Fredrik" byggdes 1899 och gick i trafik ända till 1936 — de sista 5-6 åren på Oddesundsöversfarten. Hon skrotades samma år.

Det var ganska stora farkoster det rörde sig om. De hade kapacitet för 7-8 järnvägsvagnar och det tillåtna passagerarantalet uppges till 850 respektive 650. Farten var 10 knop.

Tänk om man hade varit uppmärksam då och gjort ett besök i Helsingborg i början på 1930-talet!

Men tiden den var sådan att inga möjligheter gavs även om intresset hade funnits. Det dröjde väl 25 år innan besöket kom till stånd och då hade färjeflottan förnyats helt. Den äldsta tåg färjan på linjen Helsingborg-Helsingör är väl en reservfärjan "Helsingör" byggd 1955.

Även om DSB vid sin konstruktion av tåg färjor har en utomordentligt lång erfarenhet att stötta sig på ifråga om utformning av färjor för korta överfarter, förefaller vissa

arrangemang litet konservativa för den oinvigde betraktaren. Man har mig veterligt ännu inte tvärpropellrar utan manövrerar helt med en propeller i vardera ändan av fartyget och rodrin. Propellrarna arbetar oberoende av varandra. Vid tilläggning backar man således med främre propellern och kör med den äldre så att man får kraft på rodrin. Kanske var de gamla hjulångarna smidigare? Vem vet?

SHB

MUNKEDAL, som förr i tiden var välkänd längs bohuskusten, har för 1.000 kr sålts av Janchart AB i Stockholm till Kerstin Melin i Norsborg. "Munkedal", som dock numera heter "Bohemian", byggdes 1896 vid Eriksberg för Munkedals Bruk som kombinerad last- och passagerarångare. Hon trafikerade Göteborg med brukets produkter fram till ca 1939. Sedan dess har hon blivit ombyggd till enbart lastfartyg, motoriserad, förlängd och omdöpt flera gånger. Under 1950- och 60-talet gick hon som "Bremö" med gods mellan Göteborg och Oslo. Det låga försäljningspriset torde inte tyda på att det rör sig om något bättre renoveringsobjekt inom gammelfartygsmarknaden.

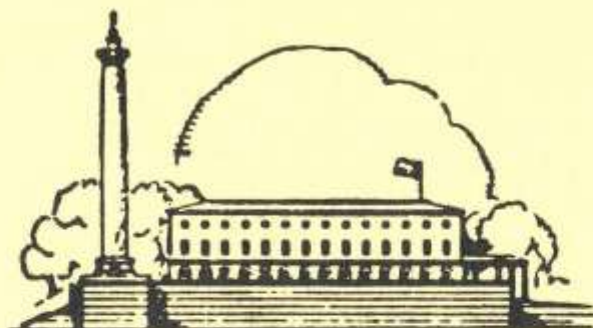
VITSORD

Som utökad medlemservice är det numera möjligt att få ta del av sitt eget betygsmaterial, vad gäller tjänstgöring inom Sällskapet Ångbåten! Notera dock att det bara är sitt eget betyg man kan få ta del av. Uppgifterna sänds till mantalskrivningsadressen mot 5 kronor i porto och expeditionsskatt.

Endast skriftliga förfrågningar ställda till sekretären behandlas. Adress: Sällskapet Ångbåten, box 2072, 40312 Gbg.

Alla uppgifter är till alla delar konfidentiella. Uppgifterna revideras efter varje säsongslut. Bifoga postkvitto till ansökan. Postgirokonto nr 621606-3.

Sekretären.



Sjöfartsmuseet i Göteborg

Upplev sjöfarten, skeppsbyggeriet och fisket alltifrån vikingatiden till idag. I akvariet hittar Du svenska och tropiska fiskar och andra vattendjur i naturlig miljö.

Karl Johansgatan 1—3, 414 59 Göteborg, tel. 031-42 72 40. Spårvagn 3 och 4 till Stigbergstorget.

ÖPPET

SEPT—APRIL: tisd—lörd 12—16, sön- och helgd 11—17. Kvällsöppet onsd 19—21.

MAJ—AUGUSTI: dagligen 11—16.

Fartygsmuseet, Lilla Bommens Hamn

Ett friluftsmuseum. Gå ombord på fyrskeppet Fladen (1915) och vänerskutan Valborg II (1902) eller ströva runt bland originalbåtar i de gamla kajskjulen! Där finns ekstockar från västkusten, vikingatida båtar, farkoster från Söderhavet och norra Ishavet. En fantasieggande färd i tid och rum.

Lilla Bommens Hamn, 411 04 Göteborg, tel. 031-15 88 80. Spårvagn 5, buss 63, hållplats Lilla Bommen.

ÖPPET

SEPT—APRIL: lörd, sön och helgd 11—17.

MAJ—AUGUSTI: dagligen 11—16.