

Industrihistoria i Väst

Tidskrift för föreningen Industrihistoria i Väst



NR 1 2021 ÅRGÅNG 17

Innehåll

- 3 Ledare: Frigga Carlberg och rikedomens evangelium. *Mats Sjölin.*
- 4 Notiser.
- 6 Färjan 4 firade hundra år. *Björn Ohlsson.*
- 12 Finska varvsarbetare i Göteborg. Bokanmälan.
- 13 Göteborgs stadsmuseums industrihistoriska samling. *Ida Dickson.*
- 19 Hälleviksstrands Varv på Orusts västkust. *Christine Fredriksen.*
- 28 Bomullsspinneriet i Rydal. *Pontus Carlweitz.*
- 34 Gatunamnen berättar om vår industrihistoria – del 13. *Lars O. Carlsson.*
- 38 Industriarv i bild. *Karl-Magnus Johansson.*

Tidskriften ges ut av föreningen Industrihistoria i Väst

Hemsida: www.industrihistoriaivast.net

E-post: info@industrihistoriaivast.net

Plusgiro: 126 25 70-3

Postadress: Industrihistoria i Väst, c/o Riksarkivet i Göteborg, Box 19035,
400 12 Göteborg

Ansvarig utgivare: Mats Sjölin

ISSN: 2002-2913

Redaktionskommitté: Lars O. Carlsson, Christine Fredriksen, Kenth Lärk
och Björn Ohlsson

Redaktör: Kenth Lärk

Layout: Karl-Magnus Johansson

Tryck: Typografia

Omslagsbild: Ringspinnmaskiner av fabrikat Rieter. Foto: Rydals museum.

Frigga Carlberg och rikedomens evangelium

Det är i år 100 år sedan kvinnor i Sverige fick rösträtt i riksdagsval. För Göteborgs del spelade Frigga Carlberg en avgörande roll då hon var initiativtagare och ordförande i Föreningen för kvinnans politiska rösträtt i Göteborg. Hon mötte mycket kritik efter att ha bjudit in den engelska suffragetten Sylvia Pankhurst till att hålla föredrag i Göteborg 1913. Carlberg arrangerade även den enda gatudemonstrationen för kvinnlig rösträtt i Göteborg 1918. Det efter att en motion om kvinnlig rösträtt röstats ned i riksdagen.

Frigga Carlberg skrev även en bok om världens rikaste man med den långa titeln *Andrew Carnegie – hans lif och verksamhet – efter amerikanska och engelska källor*. Carnegie hade tjänat sin förmögenhet på den amerikanska stålindustrin. Han ansåg att rikedom skapade sociala och moraliska problem. Carlberg översatte även hans bok *The empire of business*, på svenska *Arbetets herravälde* 1902. Boken finns att läsa digitalt på projekt Runebergs hemsida.

Andrew Carnegies budskap om rikedomens evangelium i boken *Arbetets herravälde* och i flera artiklar som Carlberg refererar till i sin bok om honom var att »den, som dör rik, dör vanärad«. En uppfattning Frigga Carlberg uppenbarligen måste delat. Carnegie ansåg att under »industriella förhållanden är det naturligtvis oundvikligt, att några få, några mycket få män få långt mera pengar, än de behöfva«. Lösningen på detta moraliska och sociala problem var enligt Carnegie att skänka bort förmögenheten till sociala inrättningar innan hans död. Vilket han gjorde för att »lägga millioner på hög är girighet«.

Mats Sjölin är ordförande
i Industrihistoria i Väst



Notiser

Vävning i centrum

Arrangemanget »Vävrundan i Sjuhärad« äger rum den 7–8 maj. Då kommer bland annat en utställning att visas på Rydals Museum. Vävrundan arrangeras av föreningen Internationellt Vävcenter.

Vävmässan i Halmstad skulle egentligen ägt rum förra året men pandemin satte stopp för den. VÄV 2020 blir istället VÄV 2021 och arrangeras den 23–25 september. Vävmässan är ett stort internationellt arrangemang med många utländska besökare. Den brukar besökas av 8 000–10 000 personer.

Ett välfyllt program utlovas på Halmstad Arena. Det blir också programpunkter på andra ställen i Halmstad samt i Halland med omnejd.



Jensens bilder visas i Hammarkullen

Jens S. Jensen (1946–2015) var en av våra främsta dokumentärfotografer. Mellan 1973 och 2013 dokumenterade han de boende i miljonprogrammets Hammarkullen. Kritiken som riktades mot bostadsbyggandet i stadsdelen inkluderade inte de som bodde där varför Jensen ville ge en nyanserad bild av Hammarkullen. Utställningen om Jensens dokumentation av Ham-

markullen finns nu att se på Folkets hus i Hammarkullen.

Borås firar 400 år

Under 2021, då Borås firar 400-årsjubileum, planeras flera intressanta evenemang i staden. Bland annat har De sju häradernas kulturhistoriska förening satt samman ett program med föredrag, stadsvandringar med mera, som även innehåller en del inslag av industrihistoriskt intresse. Programmet nås via föreningens hemsida: www.d7kf.se (med reservation för ändringar på grund av Corona-pandemin). Hela programmet för Borås Stads jubileum nås på adressen: 2021.boras.com.

Föreningen åkte spårvagn

Föreningen gjorde ett studiebesök på Göteborg spårvagnsmuseum i Gårda 24 oktober. Gårda spårvagnshall byggdes 1930 som komplement till vagnhallen Stampen. Stampgatehallen byggdes i samband med spårvägens elektrifiering 1902. På 1980-talet flyttade spårvägen till den nya vagnhallen Rantorget och Stampenhallen revs. Gårdahallen blev kvar och 1989 flyttade Ringliniens verksamhet dit. Göteborgs Kommunfullmäktige beslöt 1995 att byggnaden skall bevaras som vagnhall för de historiska spårvagnarna. Våren 2011 invigdes Spårvägs museet i södra delen av byggnaden.

Vårt besök avslutades med en resa genom ett höstvackert Göteborg med vagnen M 25 606. Den är av typen Mustang som 1943 tursattes i Göteborg. Mustangvagnarna är av PCC typ (Presidents' Conference Committee) vilket innebär att de är tillverkade efter standardiserade specifikationer som utarbetades på 1930-talet i USA. Reservdelar passar därför alla PCC vagnar.

Resan gjordes med en spårvagn av typen Mustang som började köras i Göteborg 1943.



Färjan 4 firade hundra år

Björn Ohlsson

Den 12 oktober 1920 levererades en ny ångfärja, Färjan 4, från Motala Verkstads Nya AB till Göteborgs Hamnstyrelse, för att förbättra kapaciteten att frakta passagerare över Göta Älv.

Den 10 oktober 2020 kunde Färjan 4 fira 100 år, efter fyra långa års väntan på att få den havererade ångpannan reparerad, med högtidstal och premiärtur med passagerare på den gamla ordinarie rutten Residensbron-Götaverken.

Färjan 4 och Färjan 3, som levererades ett par veckor före sin systerfärja, fick ersätta de gamla ångsluparna Hilda och Elsa som Hamnstyrelsen köpt in 1918. Dessa tog knappt 100 passagerare var, medan de nya färjorna hade passagerarfartygscertifikat utfärdat för 196 personer.

Färjan 4 var i trafik vardagar från 05.45 till 01.00 och söndagar från 07.00–24.00, med 15 minuters turtät-

het. Överfarten tog fem minuter och iland- och ombordstigning fick ta 2,5 minut. Vid högtrafik på vardagar, när varvsarbetarna skulle ta sig till jobbet eller åka hem, satte man även in Färjan 5, vilket gav 7,5 minuters turtäthet. Färjan 5 var den första renodlade personfärjan över älven, byggd av Göteborgs Mekaniska Verkstad, som togs i trafik 1899 under namnet Victoria.

Populär linje

Trots att Spårvägen inledde busstrafik över Hisingsbron 1923 fortsatte resandet som vanligt med det billigare färjealternativet. 1925 reste 160 000 passagerare per månad på linjen.

Färjan 4 fortsatte att frakta passagerare från Residensbron, 1952 omdöpt till Stora Bommens bro, till Götaverken. Men 1954, när den nya motorfärjan Hugo Hammar, byggd av Lödöse Varf, togs i bruk på linjen, som nu förlängts till ett nytt färjeläge Lundbyhamnen, fick Färjan 4 i fortsättningen fungera som reservfärja för de andra

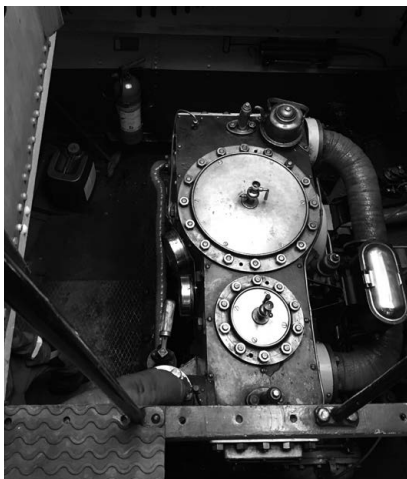
färjorna över älven och som extrafärja i högtrafik. Fram till 1960-talet var nio färjor, varav sex ångfärjor, i drift.

Bro och tunnel tog över

Öppnandet av Älvsborgsbron 1966 och Tingstadstunneln 1968, ett resultat av 1950- och 60-talets expansiva bilsamhälle, ledde till att de flesta färjelinjer upphörde. Motorfärjorna Hugo Hammar och Dan Broström tog över trafiken mellan Haket (strax väster om Stena Lines Danmarksterminal) på Masthuggskajen till Hisingstad (ungefär vid Lindholmspi-

Dags för första hamnturen sedan 2016. Färjan 4 lägger till vid Residensbron. I fören ses från vänster en av resenärerna, Åsa Liljestam, guide på Sjöfartsmuseet Akvariet, Christer Eliasson, däcksmän, Anders Ylander, Göteborgs-Postens fotograf, samt Per Ahlquist, normalt befälhavare men på denna tur däcksmän. Bredvid ligger M/S Trubaduren.





Vänster: Kompoundmaskinen från ovan med topplocken på den lilla högtryckscylindern och den stora lågtryckscylindern.

Höger: Kapten Per Ahlquist i styrhytten.

ren) respektive Sörhallsberget. Då fick Färjan 4 återgå till sin gamla rutt mellan Stora Bommens bro och Lundbyhamnen. Även här hade resandet minskat kraftigt och den 31 juli 1970, nästan 50 år efter att den tagits i drift, togs Färjan 4 ur trafik och lades upp på Hamnens varv på Ringön. Det var Hamnstyrelsen sista ångfärja, de andra hade tagits ur trafik tidigare och sålts.

Gåva till Sjöfartsmuseet

Många göteborgare ville bevara färjan för framtiden och 1972 överlämnade Hamnstyrelsen färjan till Sjöfartsmuseet, som fortfarande äger färjan. Året efter träffade den ideella föreningen Sällskapet Ångbåten, som bildats 1965 för att ta hand om och bevara passgerarångaren Bohuslän,

ett avtal med Göteborgs Sjöfartsmuseum om att få disponera färjan mot att föreningen åtog sig att bevara den i trafikdugligt skick. Avtalen mellan de båda parterna har sedan förnyats flera gånger och än i dag är det Sällskapet Ångbåten som sköter driften.

Redan 1974 kunde Sällskapet börja göra turer för passagerare igen, bland annat med extraturer på söndagar mellan Lilla Bommen och Nya Älvsborg.

Färjan har krävt en hel del reparationsarbeten sedan dess. 1981 togs den upp på Sörhalls kajen där Götaverken Cityvarvet bytte åtta tio mm tjocka plåtar i skrovet, som nitades på traditionellt sätt. Byte av roderhylsa, blästring och målning, sanering av för- och akterpikar och byte av propellrar var några av de många andra åtgärder som behövde göras innan den kunde göra hamnturer igen i mars 1986.

Gotenius och Hälleviksstrand

Året därpå, hösten 1987, blev det långresa ända till Hälleviksstrands Varv på Orust (se artikel på sidan 19), där den togs upp på slipen för byte av





Det går åt 45 kilo kol i timmen för att driva Färjan 4, det enda koleldade ångfartyget i Göteborg.

akterdäcket och underliggande rostskadade plåtar, ett arbete som pågick under 1,5 månads tid. Sedan dess har det krävts många andra underhålls- och reparationsarbeten, som ofta utförts av Gotenius varv på Hisingen, efter dockningarna på hösten.

Hamnturerna fortsatte framför allt i september och oktober, ibland väldigt populära, vissa år med färre resenärer. Nya färjelägen och resmål som Eriksberg och Götaverken tillkom. I genomsnitt har färjan haft 28 gångdagar per år under åren 2002–2016, de flesta var beställningsturer.

Läcka i flamugnen

Efter en hamntur den 1 oktober 2016 såg det dock mörkt ut för färjans framtid. Det hade uppstått en läcka i ångpannans flamugn. Under flera år undersöktes möjligheterna att reparera pannan, eller att köpa en helt ny, vilket skulle bli väldigt dyrt. Till sist hittade man ett företag i Sävsjö, VEÅ, som var intresserade av att lämna anbud för en reparation.

Under tiden hade föreningen sökt och fått bidrag från Riksantikvarieämbetet, Statens maritima och transporthistoriska museer, Gustav VI

Adolfs fond för svensk kultur, samt föreningsmedlemmar på totalt 1,6 miljoner kronor.

I december 2019 togs beslutet om att reparera färjan hos VEÅ och arbetena kunde börja. I juni 2020 var flamugnen lagad och hade svetsats på plats. Den 26 augusti gjordes ångprov och efter yttreupprustning och återmontering av skott, kolboxar och durkplåt var det dags för provkörning den 10 september, i samband med Transportstyrelsens slutbesiktning av färjan. Den blev godkänd.

Den 10 oktober var det så dags för premiärtur och firande av 100-årsdagen. Sedan gjorde färjan tre hamnturer med guidning på olika platser, och med endast 30 passagerare i stället för 100 på grund av coronapandemin. Självklart var dessa turer utsålda.

Enda koldrivna ångbåten

Men nästa år kommer nya möjligheter att ta en tur med Färjan 4, den enda kvarvarande ångdrivna färjan för lokaltrafiken över Göta älv. Det är också den enda koldrivna ångbåten i Göteborg. Sällskapet Ångbåtens andra klenod, ångaren Bohuslän, eldas med dieselolja. 2003 blev den klassad som traditionsfartyg av Sjöfartsinspektionen.

Att stå i fören och lugnt färdas fram på Göta älv, nästan ljudlöst, är en upplevelse. Om man fryser, och



Maskinisten Håkan Järnström håller koll på den tvåcylindriga ångmaskinen. Samtliga fotografier i artikeln av Björn Ohlsson.

vill uppleva lite mer ljud och rörelse, kan man gå ner i maskinrummet, där maskinisten ser till att maskinen går som den ska och som regelbundet skyfflar in de 45 kilo kol i timmen som behövs för att färjan ska gå framåt i lagom takt.

Björn Ohlsson UPPDATERAD BYLINE

Källor:

Ångbåten. Årg 49. Nr 1 2013. 148.

Ångbåten. Årg 56. Nr 3 2020. 178.

Finska varvsarbetare i Göteborg

Bokanmälan:

Tung metall – finska fartygsbyggare i Göteborg

Inkeri Lamér

Migrationsinstitutet (Åbo), 2017

Idag bor omkring 30 000 med finsk bakgrund i Göteborg. Många lockades hit till industrin på 1960- och 70-talen, skriver Inkeri Lamér i boken *Tung metall* om finska fartygsbyggare i Göteborg. På storvarven i Göteborg arbetade uppskattningsvis mellan 2 500 och 3 000 finländare i början av 1970-talet. Säkra siffror saknas då Sverige inte för statistik över språk eller härkomst.

Boken *Tung metall* är mer än en intervjubok med 25 finländare som arbetade på varven i Göteborg. Den tolkar även officiella källor och tidigare forskning. Finländarnas bidrag till industrins expansion i Göteborg efter andra världskriget är värd att uppmärksamma. Utan denna invandring hade Göteborg sett annorlunda ut idag.

Skälen till att man tog sig till Göteborg var vanligen ekonomiska. Någon aktiv rekrytering från Finland gjorde inte varven. Istället var det många som sökte sig till varven från annan industri i Göteborg eftersom timlönen var lite bättre på varven. Medellönen per timme på varven låg på 14,40 kronor medan till exempel Volvo betalade 12,50 kronor per timme i medel.

Trots den dåliga arbetsmiljön, som de intervjuade vittnar om, har de stannat upp till fyrtio på Eriksberg eller Götaverken.

Boken är en översättning 2017 av den finska boken *Raskas metalli – Suomalaiset laivanrakentajat Göteborgissa* som är en publikation i finska Migrationsinstitutets forskningsserie. <http://www.migrationinstitute.fi>.



Göteborgs stadsmuseums industrihistoriska samling

Ida Dickson

Göteborgs stadsmuseum har i sina magasin landets finaste industrihistoriska samling på 19 700 objekt. Samlingen tillkom innan Göteborgs stadsmuseum bildades 1993.

Nästan alla som arbetat med samlingen innan 1993 har idag gått i pension och personalens kunskap om samlingen har därför länge varit bristfällig. Som industrianthikvarie fick jag därför mot slutet av 2019 i uppgift att reda ut vad den industrihistoriska samlingen består av och vilken dokumentation och registrering som finns. Här följer en sammanfattning av vad jag kom fram till.

Ursprunget till samlingen är delar av det material som Torsten Althin samlade in till den teknikhistoriska utställningen på Jubileumsutställ-

ningen i Göteborg 1923. Största delen av samlingen samlades däremot in under den tid Göteborg hade ett aktivt industrimuseum 1960–1993. 1993 slogs Göteborgs industrihistoriska museum ihop med andra museer till Göteborgs stadsmuseum och det industrihistoriska museet stängdes ner. Samlingarna packades ner och transporterades till magasin och de flesta föremål har aldrig packats upp sedan dess.

En stor del av utredningen har handlat om att reda ut de flyttar samlingen genomgått och hur detta



påverkat samlingen. Detta tänker jag inte gå djupare in på här men sammanfattningsvis kan sägas att samlingen har genomgått flera flyttar vilket delvis påverkat samlingens skick, innehåll och registrering både till det negativa och till det positiva. Samlingen har i omgångar flyttats från Götaplatsen till Apotekarnes vattenfabriker i Gårda, från Gårda till

Polstjärnegatan på Lindholmen och från Polstjärnegatan till Säve.

Den industrihistoriska samlingen består alltså av 19 700 objekt (då inte inberäknat handlingar i industrimuseets arkiv och industrimuseets bibliotek som självklart är en viktig del av samlingen). Idag finns cirka 14 500 objekt registrerade i museidatabasen Carlotta. Utöver detta finns cirka 5 200 objekt som inte är inlagda i den digitala databasen Carlotta. Detta innebär att samlingen består av cirka 73 procent registrerade och cirka 27 procent oregistrerade objekt. Bland det oregistrerade finns då bland annat objekt från jubileumsutställningen som är dokumenterade men inte inlagda i Carlotta samt 1 500 objekt från varven som har såväl fysiska katalogkort och numrering som fotografier men inte har en aktuell placering och inte är inlagda digitalt.

Göteborgs industrimuseum skulle illustrera och levandegöra den industriella utvecklingen i Göteborg. När ny basutställning öppnade på Göteborgs industrihistoriska museum 1990–1993 såg man framför sig hur man skulle bygga bort museets rumsliga förutsättningar som om besökaren stod ute i fabrikslandskapet och äntligen fick chansen att gå in. Den nya basutställningen bjöd på autentiska miljöer från verkstadsgolv och kontor. Det gjorde att man tog in hela

miljöer i samlingarna vilket gjort att samlingen idag inte bara består av enskilda i sig intressanta objekt utan även sådant som hörde till en helhetsmiljö som skulle kunna återskapas. Branschmässigt täcker samlingen väl in de branscher som varit dominerande i Göteborg och mer därtill. Här följer en branschöversikt.

Grafisk industri är väl representerat. I samlingen finns olika tryckpressar, handsättnings- och maskinsättningsutrustning, litografiska stenar och tillbehör för litotryckning så som invalsningsbord med redskap, rivare till litografisk handpress samt en litografisk övertryckpress. I samlingen finns också objekt rörande tryckning och fotograferingskonstens historia.

Varven finns representerade i och med att Tommie Vester på 1980-talet samlade in 3 000 objekt från varven som sedan registrerades under ledning av Mats Sjölin. Insamlingen gjordes med syfte att bygga upp ett varvshistoriskt museum men något varvshistoriskt museum blev som vi vet aldrig av. Varvssamlingen delades med Sjöfartsmuseet Akvariet och idag finns 1 500 föremål från varven i den industrihistoriska samlingen hos Göteborgs stadsmuseum. Det är framförallt verktyg och maskiner från Götaverken och Eriksberg.

Livsmedelsindustrin finns välrepresenterad i samlingarna med ob-



jekt från sockerbruk, kvarnar, bagerier, bryggerier och brännerier.

Textilindustrin representeras av spinnstolar, spolmaskiner, varpmaskiner och vävstolar, bland annat en mulespinnstol (en variant av den första textilmaskinen, Spinning Jenny) och ett jaquardverk.

Mekanisk verkstadsindustri är representerad bland annat i form av olika mekaniska verkstäder, gjuteri och rörmokeriverkstäder.

Träindustri representeras bland

annat i form av fräsar, sågar och liknande som tillverkats i Jonsered.

Jubileumsutställningens teknikhistoriska föremål från 1923 omfattar järnindustri, textilindustri, livsmedelsindustri, kemisk-teknisk industri, tegel- och kalkindustri, skogsindustri, vattenhjul och kraftmaskiner, pappersindustri och manufaktursmide. Insamlandet gjordes för att skildra äldre då övergivna tekniska hjälpmedel och arbetsmetoder som använts under 1800-talet eller dessförinnan och insamlingens geografiska om-

råde var Västsverige men ibland även kringliggande regioner.

Dator- och kontorsmaskinsamlingen hörde under 1990-talet till en av de större i Europa och har byggts upp med hjälp av en pensionerad IBM:are. Till samlingen hör bland annat den gamla datormaskinen som kallas för »BESKen« (Binär Elektr.Sekv Kalkylator) konstruerad 1957 av Statens Matematikmaskinsnämnd.

Radio- och kommunikationsteknikföremål har huvudsakligen utlånats till Radiohistoriska föreningen. En



del av detta har återtagits till museet i samband med flytten från Gårda 1993 men en del finns fortfarande utlånat dit.

Fordons- och transporthistoriska delen av samlingen har alltid varit populär även om den inte är så unik som samling (fordonssamlingar finns det många både större och mer välrepresenterade i landet). Unik är däremot Volvobilen som är en av de första tio Volvobilarna som tillverkades, Jakob kallad.

Kommunalteknik samlades in i samarbete med de kommunaltekniska verken i Göteborgs kommun. Energiverken överlät sin samling av föremål i gas- och elindustrin till museet men dessa lånades delvis tillbaka i och med öppnandet av Elyseum. Renhållningsverket hade själva sin samling utställd ett tag men 1990 kom samlingen åter till museets magasin eftersom de höll på att förstöras på den plats där de förvarades.

Övrigt som hittas i samlingen är bland annat föremål från färgindustri, produkter från landets gummiindustri, redskap och verktyg från byggnadsindustrin, objekt från tegeltillverkning, sanitetsporcelain, en del läderindustriobjekt, finmekanik, TV, bandspelare, hemmets teknik så som tvättmaskiner, spisar, kylskåp, dammsugare och dylikt.

Idag finns ingen anställd på Gö-



teborgs stadsmuseum med specialkunskap om teknik- och industrihistoria. Vad som blir av denna samling i framtiden vet vi inte i dagsläget. I min utredning har jag presenterat ett 20-tal konkreta direkta projekt för att på en rimlig nivå börja arbeta med samlingen för att bevara, vårda och bearbeta den. Att den nu beskrivits och att kunskap om samlingen sammanställts hoppas jag kan utgöra en startpunkt för framtida möjligheter.

Ida Dickson, BYLINBE BYLINE

Bli medlem i Industrihistoria i Väst!

Föreningens medlemmar utgörs av myndigheter, institutioner, företag och föreningar som inom regionen arbetar på det industrihistoriska fältet samt enskilda personer med intresse för industrihistoria.

Som medlem bidrar du till vår möjlighet att verka påtryckande och för att sprida kunskap om och intresse för det industrihistoriska arvet. Som medlem kan du vara med och påverka vår verksamhet och lyfta fram frågor som du tycker är angelägna och intressanta. Du får också möjlighet att träffa likasinnade och att lära dig mer om Västsveriges industrihistoria.

Som medlem får du vår medlemstidning med artiklar om industrihistoria och nyheter om vad som är på gång inom vårt ämnesområde. Vidare får du kallelse till våra föreningsmöten samt inbjudan att delta i våra aktiviteter, i form av intressanta föredrag, guidningar, stadsvandringar och studiebesök. Tipsa oss gärna om föreningsaktiviteter och ämnen att ta upp i vår tidning.

Missa inte heller föreningens hemsida. På denna ges bland annat information om föreningens aktiviteter och tillgång till tidigare nummer av medlemstidningen, samt arkiv- och litteraturguider.

Medlemskap

Du blir medlem genom att betala in medlemsavgiften till föreningens plusgiro 126 25 70-3 och skicka e-post eller brev med dina kontaktuppgifter till oss. Årsavgiften för enskilda medlemmar är 150 kr, för ideella föreningar 300 kr och för institutioner, myndigheter och företag 500 kr.



Hälleviksstrands Varv på Orusts västkust

Christine Fredriksen

Den 22 september 2020 gjorde föreningen Industrihistoria i Väst ett besök till Hälleviksstrands Varv på Orust. Varvet ligger strax söder om kustorten Hälleviksstrand, längst ut på Orusts karga västsida.

Vi var ett tjugotal medlemmar som hade tagit oss ut hit till kusten för att få en rundvandring och guidning av varvsägare Christer Oscarsson. Just denna vecka låg traditionsskutan *Kvartsita* från Fiskebäckskil på fartygsslipen för en översyn och byte av bordläggning – så vi hade förmånen att också kunna kliva ombord och bese en tvåmastskonare av traditionell typ som fraktat mycket gods mellan hamnar på väst- och sydkusten och Väneren.

Hälleviksstrands varv är ett av få kvarvarande i Sverige som kan ta in större skutor på slip för olika träre-

parationer. Vid varvet har man varit mån om att bevara den viktiga yrkeskunskapen i traditionellt båtbyggeri och träreparationsarbeten, och varvet har flera av de föreningar som äger traditionsskutor på västkusten som sina kunder. Varvet är också unikt genom att karaktären av en varvsmiljö från 1940-talet har bevarats här. Nu drivs företaget av fjärde generationen Oscarssons, men även femte generationen arbetar som båtbyggare vid varvet.

Vi startar vår rundvandring på varvet vid kajen framför fartygsslipen och får av Christer Oscarsson



Hälleviksstrands varv, 1980. På fartygsslipen ligger fiskebåten *Zenith*, som var byggd 1956 på varvet. Foto: Christine Fredriksen, Bohusläns museum.

en spännande berättelse om hur slipen en gång i tiden byggdes i denna djupa vik och trånga klåva mellan bergen. Dagens slip ligger på samma ställe som den första slipen som anlades 1905, men denna har lagts om flera gånger sedan dess. Det var Oskar Augustsson från byn Röd på västra Orust som grundade varvet. Han hade arbetat som timmerman till sjöss och på varv i Göteborg, men 1889 flyttade han tillbaka till Orust. Fartygsslipen som anlades var viktig för den nystartade varvsverksamhe-

ten i början på 1900-talet, eftersom det fanns få varv längs den bohuslänska kusten som hade resurser att ta upp och torrsätta större fartyg för reparationer och översyn. Under de tio första åren var det också denna verksamhet som kom att bli den huvudsakliga på varvet, förutom motorinstallationer och vissa mindre nybyggnationer.

Först 1914 byggdes en större fiskebåt vid varvet, *GG 602 Märta* på 54 fot, som beställts till Styrso och 1915 byggdes *LL 978 Bris* på 53 fot till Mollösund. Samtidigt startade man en ny verksamhet på varvet med förbyggnader av kuttrar. De kuttrar som köpts till Bohuslän från England runt sekelskiftet behövde repareras och med förbyggnader så förlängdes och bredades fartygen något så att lastkapaciteten och sjövärdigheten blev bättre. Den första kuttern som förbyggdes på varvet var *Rudolf* från Edshultshall. Under hela 1920- och 1930-talen blev nybyggnationer av fiskerifartyg och förbyggnader av kuttrar de viktigaste arbetena för varvet, och förbyggnader av kuttrar blev också en specialitet. Varvet hade också mycket arbete med motorinstallationer i kuttrar.

Hälleviksstrands Varv bedriver idag flera verksamheter, men där traditionerna som kommer från de nybyggnationer av träfiskebåtar som gjorts genom åren är viktiga. Under

hela 1940- och 1950-talen var orderingången på fiskebåtsbyggen god och varvet byggde också några fiskebåtar till utlandet som Island, Tyskland och Ryssland. Fiskebåtarna hade vuxit i storlek under 1900-talet, från att i snitt vara 65 fot i slutet av 1930-talet och till att uppnå storlekar om 70–80 fot på 1940- och 50-talen. Intressant att veta kan ju vara att ett nybygge av en fiskebåt på 1940-talet kunde ta 8 månader till ett år att bygga med 8–10 man i personalen och med den sedvanliga utrustning som varven hade på den tiden. Dessa nybyggnationer

av fiskebåtar minskade från i slutet av 1950-talet, när istället ståltrålare blev efterfrågade, och byggnation av träfiskebåtar vid varvet upphörde helt 1965. De sista träfiskebåtarna som byggdes var drygt 80 fot i längd och utrustade med 600 hk dieselmotorer. Förutom att varvet idag utför reparationsarbeten och översyn av fiskebåtar och traditionsskutor, liksom mindre träbåtar, så har varvet 75 båtplatser med flytbryggor och båtservice med båtupptagning med kran, vinteruppställningsplan, spolplatta, och service och reparation av motorer.

Varvsägare Christer Oscarsson visar fartygsslipen för IHV:s medlemmar på besöket i september 2020. Foto: Christine Fredriksen.



T/S Kvartsita ägs av föreningen För Fulla Segel, som bildades 1985, och på våren 1986 köptes fartyget. Fartyget renoverades och riggades som en tvåmastad slätskonare, innan föreningen på sommaren 1987 kunde genomföra den första seglatsen med sitt nya fartyg. *Kvartsita* har nu hemmahamn i Fiskebäckskil på Skaftö.

Historiken om fartyget *Kvartsita* är den att efter andra världskriget rådde en stor brist på fraktfartyg i Europa. Höganäsbolaget i nordvästra Skåne behövde frakta råmaterial från Vänern till sin fabrik i Höganäs för tillverkningen av keramik. Bolaget beställde därför 1945 två fartyg från Holms skeppsvarv i Råå utanför Helsingborg. Ett av dessa fartyg var *Kvartsita*. De två fartygen som byggdes skulle anpassas efter vissa förhållanden: de skulle byggas för att kunna passera slussarna i Göta älv, de skulle klara att segla i öppet vatten mellan Göteborg och Höganäs och de skulle ha en liten bränsleförbrukning. *Kvartsita* byggdes därför som en motorseglare med galeasrigg; att fartyget skulle vara en god seglare var viktigt för att minska kostnaden för bränsle. Men så småningom övertogs transporterna för Höganäsbolaget av lastbilar och då såldes *Kvartsita* 1953 till Farsund i södra Norge. Där användes *Kvartsita* för fraktfart på norska västkusten fram till att föreningen För Fulla Segel köpte henne.

Kvartsita är idag utrustad som ett modernt skolsegelfartyg. Föreningen seglar mycket med skolklasser, men också på längre seglatser med andra som vill segla med. För detta är *Kvartsita* inredd med 26 kojplatser för gäster. *Kvartsita* är K-märkt av Statens Sjöhistoriska museum, vilket innebär att *Kvartsita* är ett välbevarat fartyg.

På vår fortsatta vandring runt varvet får vi dela upp oss i två grupper, för att inte bli allt för många. I den äldre delen av varvet som vi ska besöka finns den karakteristiska miljön från 1940-talet bevarad och med alla

byggnader och flera av maskinerna kvar. Nästa stopp är den stora, höga och imponerande båthallen som reser sig över stapelbädden och slipen. Hallen uppfördes 1944 när varvet fått beställning på byggnation av

fiskebåtar till Island. I kontrakten stipulerades att båtarna skulle byggas under tak. Båthallen byggdes då samman med smedjan, pannrummet och snickeriverkstaden. Slipen inne i båthallen går upp till pannrummet, där slipverket står som drar upp slipvagnarna. På slipen står sedan flera år den äldre kuttern *Lord Nelson*. Det är imponerande att se skrovet av *Lord Nelson*, som reser sig högt upp i höjd med de översta fönsterna i hallen och det är också imponerande att se det kraftiga virke som skrovet är byggt av. Framme vid fören på

Lord Nelson blir vi också visade den så kallade baslådan, som användes vid arbete med bordläggning av en båt. Baslådan fylldes då med varm ånga som kom från en baspanna och bordläggningsplankorna lades i baslådan för att värmas upp och bli mera formbara till bordläggningen. Varje plank skulle formas efter de utfallande sidorna i skrovet och när plankorna satts på plats, fästes dessa med skruvtvingar tills de kallnat och fått sin form. Eftersom det var rejäla bordläggningsplankor som användes till skrovet på fiskebåtar och frakt-

Varvsägare Christer Oscarsson berättar om varvet för IHV's medlemmar. Kajplanen på varvet, i bakgrunden ligger traditionsskutan *Kvartsita* på fartygsslipen för reparation. Foto: Christine Fredriksen.



fartyg, så var detta ett tungt arbete som krävde ett par man för att hålla och rikta plankorna när de sattes på plats.

Snickeriverkstanen, som är sammanbyggd med båthallen och smedjan, är en äldre byggnad som innehöll utslagsbänk, bandsåg och snickeriverkstad. Vid utslagsbänken på golvet togs måtten ut till spanten; måtten överfördes från de linjeritningar som användes till ett nybygge. Spannten sågades därefter upp i bandsågen. Till fiskebåtsbyggena var det kraftiga spant som användes och dessa bultades samman inne i snickeriverkstanen. Även detta var ett tungt arbete som krävde flera man. Från slutet av 1930-talet fanns standardiserade mått för byggnation av fiskebåtar och dessa reglementet infördes för att höja kvaliteten på nybyggena. Varje fartyg inspekterades också regelbundet under byggtiden av Havs- och fiskeriförbundet. Smedjan intill är den äldsta byggnaden på varvet och uppfördes troligen på 1910-talet. Vid varven i tidigt 1900-tal tillverkades alla detaljer till ett båtbygge och en smedja och smed var därför viktiga. Ässjan med den stora plåtratten som ledde ut röken finns kvar, men används sällan idag. Vi besöker också den mekaniska verkstanen som förmodligen uppfördes på 1920-talet. I taket på verkstanen finns den gamla remtran-

missionen kvar i funktionsdugligt skick. Med denna remtransmission och en Bolinders råoljemotor som stod bakom den mekaniska verkstanen drevs samtliga maskiner på varvet tidigare. Sedan varvet anslutits till elnätet 1939 så drevs maskinerna med elmotorer.

Några andra byggnader som är värda att nämna är Johanne-Marias, en mindre byggnad som ligger vid västra sidan om båthallen. Detta var ett hus som flyttades från samhället 1938 och som länge användes som rast- och lunchrum för de anställda. På en klippshylla väster om slipen ligger den lilla rödmålade galvaniseringsboden. Här galvaniserades järndetaljer som användes till båtarna och boden tillhör en av de första byggnader som uppfördes på varvet. Största delen av boden upptas av ett eldstads-komplex och med ett gjutjärnskar inmurad i eldstaden. Galvaniseringen tillgick så att järndetaljerna sänktes ner i karet med uppvärmd zink. Denna byggnad rustades upp 2009 med medel för kulturmiljövård från Riksantikvarieämbetet. Även jag som antikvarie med maritimt kulturarv som verksamhetsområde på Bohusläns museum var delaktig i projektet med upprustning av denna bod – ett viktigt arbete inte minst eftersom boden med sin utrustning är den enda kända i sitt slag som bevarats i landet.



IHV:s medlemmar Eva och Hanna på väg upp att inspektera skutan *Kvartsita* från däck. Foto: Christine Fredriksen.

Kuttern Lord Nelson är en av de äldsta kuttrar som finns bevarade. Lord Nelson har en historik från Hälleviksstrands varv genom att fartyget var en av de kuttrar som på 1930-talet förbyggdes på varvet. *Lord Nelson* byggdes 1885 i Grimsby i England och köptes till Gullholmen i Bohuslän 1899. Vid detta sekelskifte köptes många kuttrar från England till olika kustorter i Bohuslän. Det var ett partrederi som köpte *Lord Nelson* för att användas i fraktfart och fiske. 1928 såldes fartyget till Rossö i norra Bohuslän och blev kvar där till 1960, då fartyget såldes till Heestrand. Kort efter såldes fartyget åter igen och fick denna gång Stockholm som hemmahamn. Här användes fartyget som lustbåt, café och charterbåt. Först 1989 kom *Lord Nelson* åter tillbaka till västkusten och ägdes senare i många år av Strömstads Maritima Förening.

Besöket på Hälleviksstrands varv var en spännande och händelserik dag och där vi fick mycket kännedom hur viktig varvets verksamhet varit för underhåll och reparation av fiskets och fraktfartens fartyg. Genom varvets historia kan man också förstå utvecklingen av de maritima näringarna i Bohuslän. Varvet har genom åren varit betydelsefull för hela Hälleviksstrands samhälle, inte minst genom arbetena som fanns här för båt-

byggare, timmermän och lärlingar. Vi från Industrihistoria i Väst avslutade sedan vår resa till Orust med att äta lunch på restaurang Varvet i Ellös – som ligger granne till ett annat omtalat båtvarv, det kända fritidsbåtvarvet Hallberg-Razzy. Om detta varvs historik berättade jag till lunchen – men det är ju en annan historia!

Christine Fredriksen, BYLINE

Litteratur

Historia för framtiden. Kulturmiljövård i Västra Götalands län 1998–2009, Länsstyrelsen i Västra Götalands län, kulturmiljöenheten, 2010.

Skeppsbyggarna 2 – Fiskebåtarna & Varven, L. Bornmalm, K. Bång och C. Fredriksen, Göteborg 2016.

Fiskebåtvarv i Bohuslän – industrihistorisk dokumentation, Rapport 1999:43 Bohusläns museum. B. Ohlén, Uddevalla 1999.

www.prismavg.se. »Hälleviksstrands varv – på Orusts västsida«, C. Fredriksen, Förvaltningen för kulturutveckling, Västra Götaland, 2020.



Bomullsspinneriet i Rydal

– en historia som inte tappat tråden

Pontus Carlweitz

Den 21 maj 1853 bildades Aktiebolaget Rydals Bomullsspinneri. Initiativtagare var Sven Erikson, en pionjär inom den svenska textilindustrin. Liksom många andra tidiga entreprenörer på detta område hade även Sven en bakgrund som så kallad förläggare.

Förläggarsystemet byggde på samverkan mellan hemarbetande spinnerskor och väverskor och kapitalstarka materialgrossister och uppköpare, kända som »förläggarna». Själv hade Sven Erikson kontrakt med uppemot 1 500 hemväverskor.

Steget från förläggare till fabrikör hade Sven tagit redan 20 år tidigare då han i Rydboholm, mellan Rydal och Borås, hade startat landets första mekaniska väveri för bomullstyger 1834. Till väveriet i Rydboholm måste

man inledningsvis importera färdigspunnet bomullsgarn från England vilket blev allt dyrare i takt med att efterfrågan på garnet ökade globalt. Kunde man istället importera obearbetad bomull och spinna den till garn i egen regi så skulle också vinstmarginalerna öka betydligt. Detta faktum låg till grunden för uppförandet av spinneriet i Rydal.

Fabriken i Rydal byggdes imponerande snabbt under ledning av byggmästare Anders Jonsson från Kinna.

Det tog mindre än ett år från byggstart till produktionsstart sommaren 1854. Namnet på bolaget hade nu också ändrats till »Rydahls Manufaktur Aktiebolag».

Såväl maskiner som teknisk kompetens för montering och driftsättning fick i stor utsträckning importeras från England. Arbetskraften i övrigt rekryterades bland annat från mindre spinnerier i göteborgstrakten där det fanns folk som hade erfarenhet av maskinspinning. De kunde i sin tur lära upp lokalt rekryterade arbetare. Vid starten hade man 207 anställda och redan 1855 nåddes en årsproduktion om nästan 378 ton bomullsgarn.

Många av de anställda var barn mellan 7 och 12 år, ofta hemmahörande i de torparfamiljer Sven Erikson hade haft förläggarkontrakt med. Barnarbete var vanligt i den tidiga svenska industrin.

Kraftförsörjning

Spinneriet uppfördes på rena landsbygden. Någon samlad bebyggelse existerade ännu inte, bara några spridda bondgårdar. Platsen var vald med utgångspunkt från ett lämpligt fall i ån Viskan. Ursprungstanken var att hela maskinparken via vattenhjul skulle drivas av vattenkraften från ån, men det stod snart klart att det var

Anställda vid Rydahls Manufaktur AB år 1901. Okänd fotograf.



vanskt att enbart förlita sig på Viskans nyckfulla flöde. Att upprätthålla en regelbunden produktion var inte möjligt med enbart vattenkraft.

Lösningen blev att ordna med reservkraft i form av ångmaskin, varav den första på 35 hästkrafter kom på plats 1860. Från slutet av samma decennium bytte man också ut de ursprungliga vattenhjulen mot effektiva turbiner. Från 1904 började man övergå till elektrisk drivkraft, även om det gamla transmissionssystemet till maskinerna med drivremmar från kraftaxlar i taket i stor utsträckning levde kvar till 1940-talet. Mellan åren 1914–1916 uppfördes en elkraftstation intill fabriken. Den finns ännu kvar och är i drift – nu i Vattenfalls regi. Inredningen i kraftstationen är till stor del bevarad från den ombyggnad och modernisering som gjordes 1927.

Men redan så tidigt som 1882 installerades nymodigheten elektrisk belysning i fabrikslokalerna. Det var bågglampor som fick sin ström via en vattendriven dynamomaskin. Därmed var Rydahls Manufaktur först i landet med elektrisk inomhusbelysning producerad genom vattenkraft.

En viktig anledning till investeringen i denna för tiden toppmoderna teknik var att fabriken med bara några få års mellanrum hade totalförstörts genom bränder under 1870-talet. Båda gångerna konstaterades att den sanno-

lika brandorsaken stod att finna i den dåtida belysningen i form av olje- och fotogenlampor, gasljus och även stearinljus. Bomull är lättantändligt!

Stolthet och framgång

Parallellt med att fabriken moderniserades och byggdes ut växte också samhället Rydal fram i rask takt med arbetarbostäder, disponentvilla, handelsbod, skola och så vidare. Än idag finns mycket av denna tidiga bebyggelse kvar utefter landsvägen som passerar rakt igenom det lilla bruksamhället. Som en ovanligt välbevarad representant för de småorter som växt fram kring den tidiga textilindustrin är den byggda miljön längs gatan klassad som kulturmiljö av riksintresse. Fabrikskomplexet med tillhörande disponentbostad och kraftstation är byggnadsminne.

Sina verkliga guldår upplevde verksamheten under första hälften av 1900-talet, med runt 350 anställda 1950, ungefär lika många män som kvinnor. Företagets signum blev framför allt olika »effektgarner» som inte minst efterfrågades av tillverkare av mattor, möbeltyger och liknande. Från början av 1900-talet ökade också användandet av olika syntetiska fibermaterial i garntillverkningen, som exempelvis rayon och viskos.

En bidragande orsak till företagets expansion under beredskapsåren

1939–1945 var den då omfattande produktionen av så kallat cordgarn, som behövdes till däcktillverkning.

Under 1940-talet byttes stora delar av den åldrade maskinparken ut mot moderna spinnmaskiner från det schweiziska företaget Rieter. En jätteinvestering. Att transportera de nya maskinerna i delar från Schweiz till Sverige mitt under pågående världskrig per järnväg och fartyg var ett oerhört vågspel, men mot alla odds tycks alla leveranser ha nått fram. Verkligen en logistisk bedrift.

Rydalsborna kände en stor stolthet över »sin» fabrik och lojaliteten gentemot fabriksledningen var mycket stark. Fackföreningarnas representanter hade länge svårt att få gehör för uppmaning-

arna att arbetarna borde organisera sig för att kräva bättre villkor.

Ett slut och en ny början

Men guldåldern tog slut, även i Rydal. Från i synnerhet 1960-talet och framåt började svensk textilindustri få svårt att hävda sig i konkurrensen mot exempelvis industrier i syd- och östeuropa. Nedläggningarna kom i rask takt och fabriksdöden bredde ut sig. Efter flera ägarbyten och verkningsslösa försök att finna alternativa avsättningsområden för Rydalsfabrikens produkter lades tillverkningen slutgiltigt ned 2004. Redan 1985 hade det emellertid i samarbete mellan anställda och kommunen bildats ett museum i syfte att bevara såväl mil-

Rydalsfabriken på entrésidan. Foto: Sofia Ulveström.



jön som berättelsen om den lokala textilindustrin och dess anställda.

I sista stund kunde man på 1990-talet, med stöd från Marks kommun, Boverket och Länsstyrelsen, rädda de sista schweiziska ringspinnmaskinerna och ett mindre antal andra kvarvarande maskiner från försäljning eller skrotning. Museet flyttade i samband med detta ned en våning till spinnsalen och angränsande lokaler på samma plan.

Senare avsattes även medel från Riksantikvarieämbetet för att maskinerna skulle kunna sättas i stånd och vissa av dem visas i drift för besökarna.

Idag finns således på Rydals museum en unik uppsättning maskiner som gör det möjligt att visa hela tillverkningsprocessen från råbomull till färdigspunnet garn. Museet innehåller också en basutställning som bland annat skildrar bygdens indu-

stri- och samhällshistoria. I två andra stora lokaler anordnas olika tillfälliga utställningar kring varierande teman. I bottenplanet finns också Ateljén, en mycket uppskattad och välutrustad skaparverkstad som flitigt nyttjas av inte minst det lokala föreningslivet och förskolor.

I fabriksbyggnaden huserar idag förutom museet flera mindre företag, föreningar och Marks kommuns öppna ungdomsverksamhet. Här finns även en rymlig konferensdel som drivs i Marks kommuns regi. Våren 2020 nyöppnade den före detta disponerbostaden tvärs över gatan som matservering under namnet »Rydals herrgård«.

Återigen finns en framtidstro i Rydal!

Pontus Carlweitz är intendent vid Rydals museum

Rydals museum drivs i Marks kommuns regi och har sex anställda, i årsverken räknat 4,25 procent. Ett antal timanställda tillkommer.

Fastigheten ägs och förvaltas av det kommunala Marks fastighets AB.

Rydal är beläget cirka 2,5 mil söder om Borås, i Marks kommun.

För information om öppettider, aktuella utställningar och evenemang se hemsidan mark.se/rydalsmuseum och följ Rydals museum på Facebook och Instagram.

På upptäcktsfärd i Spinnsalen...
Foto: Magnus Larsson.



Gatunamn berättar om vår industrihistoria – del 13

Lars O. Carlsson

En bild säger mer än tusen ord, men en skylt kan också förmedla en hel del spännande fakta. Bara Du är lite nyfiken och vetgirig. I vår serie om gatunamn, som bland annat har koppling till industrihistoria, har vi denna gång förflyttat oss från ett före detta varvsområde på Hisingen, några stenkast söder ut, till Skeppsbron, eller om man så vill från Norra Älvstranden till den södra.

I det senaste avsnittet om våra gatunamn berättade vi bland annat om gator vid Götaverken som fått sina namn efter fackliga företrädare i staden. Det före detta världsledande varvet på Hisingen hade delvis sin vaggastående på Skeppsbron, det vill säga tvärs över Göta älv. Göteborgs Mekaniska Verkstad är dock för länge sedan borta och hela området står nu under total förändring.

För några år sedan fick undertecknad, tillsammans med Kristian Wedel, möjlighet att skriva en bok om Skeppsbron. Det blev en omfattande bok i storformat med ett generöst bildmaterial. Naturligtvis missade jag inte tillfället att berätta historien bakom några av gatunamnen och i ett kapitel presenteras de nya namnen i området.

Jag tar mig friheten att låna, samt till Industrihistoria i Väst återge, delar

av just detta kapitel, hämtat ur boken *Skeppsbron i Göteborgs hjärta*, utgiven av Breakwater Publishing AB och med Älvstranden Utveckling AB som initiativtagare till boken. Så håll till godo!

I samband med omdaning av området vid Skeppsbron planerades för nya byggnader och nya dragningar av gatunätet – och självfallet uppkom snart behov av att kartor måste förändras. Detta innebar att det behövdes ett antal nya gatunamn och stadens namnberedning kontaktades. Namnberedningen hade tidigt i planeringen en vilja och ambition att

dess nya namn skulle ha en lokalhistorisk förankring.

I områdets västra läge, i anslutning till Rosenlundskanalens mynning samt mellan Rosenlundsgatans och gamla Surbrunnsgatans förlängning mot älven, planerades en form av pir. Den som studerar en framtida karta över området med ett helikopterperspektiv ser ganska tydligt att den nya piren har en samklang med Stenpiren och att dessa två pirar ut i älven binder samman Skeppsbron. Det var i alla fall så namnberedningen tänkte när de tog fram förslaget Skeppsbro-

Merkurhuset 1947 – en tid då Svenska Lloyds och Sveriges Ångfartygs Assurans Förening hade verksamhet i huset. Foto: Sven Sjöstedt (i Göteborgs stadsmuseums samlingar).



piren, vilket Kulturnämnden senare fastställde. Det är just så namnfrågor fungerar i Göteborgs Stad. Namnberedningen tar fram och bereder namnförslag till gator, platser, torg, gångvägar och så vidare. Sedan är det formellt Kulturnämnden som beslutar och fastställer namnen.

Något sydost om Skeppsbropiren, mitt framför Merkurhuset, inritades en tänkt rogivande parkyta. I just detta hus hade Sveriges Redareförening under ett antal år i sin ungdom sitt kontor, vilket beskrivs betydligt mera utförligt på annan plats i boken om Skeppsbron. I huset har också ett stort antal välkända rederier haft sina kontor som exempelvis Rederi AB Svenska Lloyd, Rederi AB Transatlantic, Wilson & Co samt Kihlship AB. Med denna historia som bakgrund behövdes inte allt för mycket fantasi och kre-

ativitet inom namnberedningen för att föreslå att den tänkta parken skulle få namnet Redareparken.

En ny tvärgata till Stora Badhusgatan, öster om och parallellt med Verkstadsgatan, har fått namnet Träpirsgatan. Om den gatan fortsatt ut i älven så hade den älvnära delen av gatan nära nog haft samma läge som den gamla Träpiren, eller Ångslupspiren som den också har kallats.

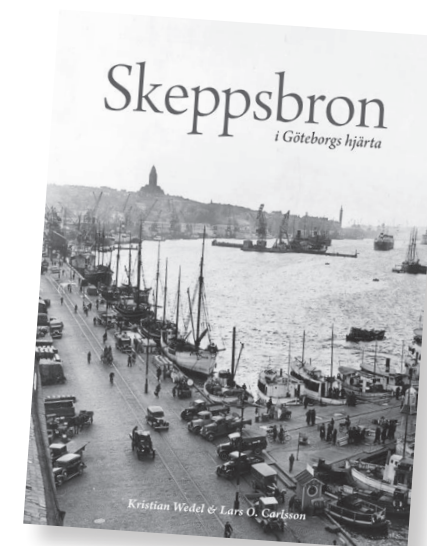
Träpiren tillkom 1922 för att avlasta Stenpiren vars yta blivit allt för begränsad för den livliga skärgårdstrafiken – både vad det gällde skärgårdsbåtar och skärgårdspassagerare. När väl Träpiren var på plats kunde en del av Marstrandsbolagets båtar, som tidigare haft sina förtöjningsplatser vid Stenpiren, börja nyttja Träpiren istället.

En stor del av stadens kajer var under lördagar och söndagar relativt

tysta och öde. Där saknades då både fartyg och folkliv. Men så var inte fallet med Träpiren. Under helgdagarna var här full aktivitet och oavbruten rörelse, särskilt gällde detta under sommartid när folk skulle ut till bad och sommarhus.

När skärgårdstrafiken minskade, bland annat till följd av ökad trafik från Saltholmen, behövdes inte Träpiren på samma sätt som tidigare och i februari 1954 revs denna tydligen tillfälliga knarrande knutpunkt för stadens skärgårdstrafik.

Öster om Träpirsgatan är spårvägens sträckning, från Stora Badhusgatan till Skeppsbroplatsen, namngiven till Blixtbrickegatan. Detta namn är till minne av det gamla blixtrickesystemet som tidigare fanns i Göteborgs hamn. Det fanns nämligen perioder då det behövdes extra arbetskraft i hamnen. Ja, enligt uppgift hände det till och med att Hamnarbetskontoret via radio vädjade om extra manskap. Då fanns detta system där studenter, lantarbetare och andra som önskade tjäna en extra peng kunde registrera sig för extraarbete i hamnen. Registreringen skedde vid kontoret och när man väl blivit godkänd av någon tjänsteman fick den arbetsvillige en blixtribricka med ett personligt nummer. När det var extra mycket fartyg i hamnen eller när tiden så passade för exempelvis studierna kunde blixtribbena bege sig



till hamnarbetskontoret, även kallat »Lusasken«, och närvara då det var dags för dagens upprop. Ropades den enskilde blixtribbens nummer upp, ja då var det precis som en bingodragning – möjligheter till en extra förtjänst.

Skillnaden mellan en anställd och erfaren sjöare samt en tillfällighetsarbetande blixtribbe var stor, det tyckte i alla fall de ordinarie stuveriarbetarna, sjöarna. De menade att arbetet i hamnen krävde riktiga, salta och starka karlar samt att extrajobbarna mest stod med händerna i byxfickorna. Hur det än var med den saken – nu har de i alla fall en egen gata.

Lars O. Carlsson är Göteborgsförfattare och en flitigt nyttjad föredragshållare kring Göteborgs gatunamn



Industriarv i bild

I Lars O. Carlssons text om Göteborgs gatunamn i detta nummer beskrivs hur Götaverken har sin vagga stående vid Skeppsbron. Genom numrets »Industriarv i bild« får vi se en glimt av hur »vaggan« såg ut.

Redan vid mitten av 1800-talet startade den skotske affärsmannen Alexander Keiller en mekanisk verkstad vid Skeppsbron, en verksamhet som så småningom expanderade på hisingsidan av Göta älv.

Bilden är tagen 1898 och finns bevarad i arkivet från Keillers mekaniska verkstad. Den visar Stora badhusgatan som stäcker sig parallellt med Skeppsbron och pryds av det valv som bar verkstadens slip. Bilden är sannolikt en av de sista på valvet, det revs nämligen samma år som bilden togs.

I korsningen till Verkstadsgatan, till vänster i bildens förgrund, står en poliskonstapel och pratar med en man med cykel. Konstapeln bär den för stadens kår karaktäristiska pickelhuven, eller »kasken«, som hade införts 1887.

Hade det hänt något som polisen var ditkallad för att reda ut? Troligtvis inte. Vid den här tiden patrullerade många poliskonstaplar på gatorna i Göteborg, och i arkivet från Göteborgs poliskammare går det till och med att se hur patrullinjerna gick och vilka som ansvarade för dem. Första polisdistriktets sjätte linje anges på följande sätt: »Skeppsbron från Verkstadsgatan till Stora Hamnkanalen, motsvarande del af Stora Badhusgatan, Lilla Badhusgatan, Stenpiren och öppna platsen framför huset N° 1 vid Skeppsbron.«

I patrulljournalen för 1898 får vi reda på att det var konstaplarna med nummer 3, 112 och 152 som patrullerade linjen större delen av året. Bakom dessa nummer döljer sig Gustaf Ferdinand Thorén (31 år), Carl Persson Thorsell (41 år) och Johannes Eriksson (34 år). Vid sökningar på släktforskningsidor påträffades den infällda bilden på konstapel Carl Persson Thorsell – visst skulle det kunna vara han som har fastnat på bilden från Stora Badhusgatan och som därmed, mer eller mindre av en slump, blivit en del av vårt industriarv i bild?

| Karl-Magnus Johansson, arkivarie vid Riksarkivet i Göteborg

Källor: A. Keiller & Co Mekaniska Verkstads arkiv, L 1: 1, Göteborgs poliskammare arkiv, D XIII a: 4, D XIII j: 12, D XIII l: 1.





www.industrihistoriaivast.net